

Aurora Maria Putton Barbosa

**RODOVIARISMO E INTEGRAÇÃO:
A IDEOLOGIA E A POLÍTICA DA MODERNIZAÇÃO
CONSERVADORA CATARINENSE**

Dissertação submetida ao Curso de Pós-
Graduação em Geografia da Universidade
Federal de Santa Catarina para a obtenção
do título de Mestra em Geografia.
Orientador: Marcos Aurélio Da Silva

Florianópolis, SC

2013

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Barbosa, Aurora Maria Putton
Rodoviarismo e Integração : A ideologia e a política da
modernização conservadora catarinense / Aurora Maria Putton
Barbosa ; orientador, Marcos Aurélio da Silva -
Florianópolis, SC, 2013.
203 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Programa
de Pós-Graduação em Geografia.

Inclui referências

1. Geografia. 2. Santa Catarina. 3. rodoviarismo. 4.
integração regional. 5. desenvolvimento econômico. I. Silva,
Marcos Aurélio da . II. Universidade Federal de Santa
Catarina. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

Aurora Maria Putton Barbosa

**RODOVIARISMO E INTEGRAÇÃO:
A IDEOLOGIA E A POLÍTICA DA MODERNIZAÇÃO
CONSERVADORA CATARINENSE**

Esta dissertação foi julgada adequada para obtenção do Título de “Mestre em Geografia”, e aprovada em sua forma final pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia.

Florianópolis, dezembro de 2013.

Prof^a. Dr. Márcio Rogério Silveira
Coordenador do PPGG/UFSC

Banca examinadora:

Prof. Dr. Marcos Aurélio da Silva
orientador
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Helton Ricardo Ouriques
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Márcio Rogério Silveira
Universidade Federal de Santa Catarina

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Marcos Aurélio da Silva pelas contribuições dedicadas ao longo dessa pesquisa.

Agradeço também aos amigos Leandro, Renata, Thaís, Raoni e todos aqueles que travei discussões tão relevantes no processo de amadurecimento de minhas ideias.

Agradeço igualmente aos meus pais e irmãos, família Borges, Kica, Marina, Kelly, Cris, Talita, Gi, Leise, e todos aqueles e aquelas que ampliam minha família aqui em Floripa e me dão todo tipo de apoio.

Da certidão de nascer

Nasci onde?

Nasci onde geografia se faz de sentimento.

Ali nasço.

Ali nasço ainda.

Cada manhã.

Em cada manhã de medo.

Arremedo.

Degredo a degredo.

Em cada impulso, incompetência.

Na eterna e suave ironia do destino
de mais sentir que saber.

De saber

apenas sei

de quantas palavras

se faz a canoa de afetos.

Embora caminhe torto

por sonhos retos.

Muito aprendi

da palavra engolida em seco.

E da palavra abatida

por palavras de equívoco

e sutis alvenarias de cinismo.

Permaneço aqui

mesmo assim.

Nasço onde geografia se faz de sentimento.

Entre princípio e fim de mundo.

Aurora a aurora.

Segundo a segundo.

"O Código das Águas", de Lindolf Bell.

Agosto de 1984.

RESUMO

Ao longo da história, Santa Catarina constituiu regiões relativamente independentes, com especializações econômicas e comerciais, diferenças étnicas, culturais e sociais. Fruto do processo histórico de desenvolvimento socioeconômico, tal regionalização evidencia a consolidação de distintas formações-socioespaciais, tal como se vê no Planalto e nas áreas de pequena produção mercantil, como no Vale do Itajaí, Nordeste e Oeste catarinense. Segundo os ritmos distintos com que tais formações transitavam para o capitalismo, as necessidades de expansão econômica e unidade política trouxeram à tona, desde a gênese do processo de desenvolvimento, a problemática das desigualdades regionais e da necessidade de integração territorial. Nesse sentido, em Santa Catarina, tratar da problemática da integração regional, é também tratar da evolução do sistema viário e toda significação a ele atribuído. Nesta pesquisa buscou-se contribuir para o esclarecimento do processo de integração regional catarinense através da consolidação do sistema rodoviário, com destaque para as rodovias transversais que as interligam: as BRs 282 e 470. A rodovia federal BR 282 interliga a capital Florianópolis e as regiões do interior e percorre a região agroindustrial do Oeste catarinense, responsável por uma das maiores produções de aves e suínos do mundo. Já a BR 470 percorre uma das regiões mais populosas e ricas do estado, o Vale do Itajaí, e interliga tanto a região do Vale como a do Oeste ao complexo portuário na foz do rio Itajaí-Açu. O olhar investigativo parte de um conjunto de categorias ligadas ao materialismo histórico e à dialética, intentam alcançar à essência dos processos socioeconômicos e suas significações sociais. A reconfiguração da divisão territorial do trabalho e a integração das economias regionais vivenciadas durante a industrialização nacional direcionava a transição para o capitalismo via revolução passiva, intensificando ainda mais a expropriação e as desigualdades regionais. A participação Estatal no planejamento econômico nacional ampliava também todo um aparato institucional e jurídico, que buscava, ao fim e ao cabo, oferecer as condições necessárias para a reprodução do capital e de sua participação na indústria dos transportes. Nesse contexto, forjava-se a noção do rodoviarismo que, aliada aos ideais de integração, funcionaria como um dos pilares econômicos e ideológicos da modernização conservadora catarinense. A ampliação do sistema de estradas, em especial aquelas que percorrem o estado no sentido leste-

oeste, foi adquirindo uma significação substancial, pois se apregoava que sua consolidação levaria à supressão das desigualdades socioeconômicas e a formação de uma unidade catarinense. Apesar de idealizada desde o século XIX como a rodovia da integração catarinense, as obras de implantação e asfaltamento da BR 282 caminharam lentamente e lograram ser concluídas somente em 2010. Por outro lado, as obras da BR 470 seguiram mais aceleradas, consolidando-se já no final da década de 1970 como a principal ligação da porção litorânea e interior do estado. As diferenças no processo de consolidação do sistema rodoviário, em especial das estradas transversais, expressa as problemáticas e contradições do processo de desenvolvimento econômico-regional marcado pelo conservadorismo, o que significou a ausência de significativa democratização do poder e socialização das riquezas. Como testemunho da história, observa-se que a consolidação de um sistema rodoviário possibilitou a integração territorial, mas pouco contribuiu para a supressão das desigualdades regionais. Atualmente, em tempos de hegemonia do pensamento neoliberal, a retomada dos investimentos em sistemas de transportes desde 2007 – ano de inauguração do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – a relação de desenvolvimento econômico, Estado e sistemas de transportes vem passando por um rearranjo, explicitando novas formas de pensamento na construção da hegemonia do bloco de poder catarinense, tal como revela a construção do discurso da descentralização administrativa no estado.

Palavras-chave: Santa Catarina, integração regional, rodoviarismo, modernização conservadora, desenvolvimento econômico.

ABSTRACT

Throughout history, Santa Catarina formed relatively independent regions with economic and trade specializations, ethnic, cultural and social differences. Fruit of the historical process of socioeconomic development, such regionalization shows the consolidation of different backgrounds, socio-spatial, as seen on the plateau and in the areas of petty commodity production as in the Vale do Itajaí, Santa Catarina Northeast and West. According to the different rhythms that such formations were transiting to capitalism, the needs of economic expansion and political unity brought to the fore since the genesis of the development process, the issue of regional inequalities and the need for regional integration. Accordingly, in Santa Catarina, address the issue of regional integration, is also dealing with the evolution of the road system and all meaning assigned to it. This research sought to contribute to the clarification of the process of regional integration Santa Catarina through the consolidation of the highway system, with emphasis on the cross-roads that interconnect: BRs 282 and 470. The BR 282 federal highway connects the capital Florianópolis and the hinterland and runs through agroindustrial region of Western Santa Catarina, responsible for one of the biggest production of pork and poultry in the world. BR 470 already runs one of the most populous and richest regions of the state, Vale do Itajaí, and connects both the Vale and the West to the port complex at the mouth of the Itajaí-Açu River. The investigative look part of a set of categories related to historical materialism and dialectics, intend to achieve the essence of socio-economic processes and their social meanings. Reconfiguring the territorial division of labor and integration of regional economies experienced during national industrialization directed the transition to capitalism via passive revolution, further intensifying the expropriation and regional inequalities. The State participation in national economic planning also amplified a whole institutional and legal apparatus that sought, after all, provide the necessary conditions for the reproduction of capital and their participation in the transport industry conditions. In this context, forged the notion of rodoviarismo that, coupled with the ideals of integration work as an economic and ideological pillars of Santa Catarina conservative modernization. The expansion of the road system, especially those that cross the state from east to west, has acquired a substantial significance because it preached that consolidation would

lead to the elimination of socioeconomic inequalities and the formation of a unit of Santa Catarina. Although idealized since the nineteenth century as the highway of Santa Catarina integration, implementation works and paving of the BR 282 and walked slowly managed to be completed only in 2010. On the other hand, the works of BR 470 followed more accelerated and consolidated itself at the end of the 1970s as the main link and the coastal portion of the state. The differences in the consolidation of the road system, in particular the cross roads, express the problems and contradictions of economic and regional development process marked by conservatism, which meant that no significant democratization of power and riches socialization process. As a witness to history, it is observed that the consolidation of a road system enabled territorial integration, but contributed little to the abolition of regional inequalities. Currently, in times of hegemony of neoliberal thought, the resumption of investment in transport systems since 2007 - the year of the inauguration of the Growth Acceleration Program (PAC) - the ratio of economic development, government and transportation systems is undergoing a rearrangement, explaining new ways of thinking to build the hegemony of Santa Catarina power block, as indicated by the construction of the discourse of administrative decentralization in the state.

Keywords: Santa Catarina, regional integration, rodoviarismo, conservative modernization, economic and regional development.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: BR 282	18
Figura 2: BR 470.....	20
Figura 3: Imagem de satélite com destaque para o relevo de Santa Catarina	46
Figura 4: Principais bacias hidrográficas de Santa Catarina	47
Figura 5: Rotas pioneiras de Santa Catarina.	54
Figura 6: Rota dos principais caminhos de tropas do século XVIII e XIX no sul do Brasil.....	57
Figura 7: Foto de Tropeiros em Ponta Grossa/PR, 1953.....	59
Figura 8: Paisagem dos campos de criação	60
Figura 9: Plano rodoviário do DNER, 1937.....	112
Figura 10: Representação das regiões geoeconômicas de Santa Catarina em 1955.....	126
Figura 11: Mapa rodoviário do Sul do Brasil, 1966.....	143
Figura 12: Mapa Rodoviário do Estado de Santa Catarina, 2013.	149
Figura 13: Trecho não concluído da rodovia BR 282 entre Lages, São José do Cerrito e Campos Novos	162
Figura14: Evolução do PIB das regiões catarinenses entre 2003 e 2010	172
Figura 15: Evolução dos investimentos estatais em sistemas de transporte entre os anos de 1975 a 2010 (ano de conclusão do PAC I).	176
Figura 16: Mapa das obras do PAC 1 para Santa Catarina	178
Figura 17: Mapa do estado das obras do PAC 2 para a região sul	180

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Principais ramos da indústria tradicional nas regiões catarinenses	127
Quadro 2: Ramos industriais tradicionais e dinâmicos por região do estado de Santa Catarina na década de 1970.....	135
Quadro 3: Principais obras realizadas em rodovias catarinenses no período 1961-1969	140
Quadro 4: Situação dos trechos da rodovia BR 282 em 1970.....	144
Quadro 5: Situação dos trechos da rodovia BR 470 em 1970.....	145
Quadro 6: Obras realizadas no quadriênio 1970/1973	146
Quadro 7: Evolução da construção da BR 282	159
Quadro 8: Porcentagem da participação das regiões catarinenses no total do PIB do estado entre 2003 e 2010.	172

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
1. CONSIDERAÇÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS	24
1.1 FORMAÇÃO SOCIAL E SUAS CATEGORIAS ASSOCIADAS	24
1.2 SISTEMAS DE TRANSPORTES E SUAS CATEGORIAS ASSOCIADAS.....	33
2 - AS VIAS TERRESTRES NA GÊNESE NA FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO CATARINENSE.....	42
2.1 DETERMINAÇÕES INICIAIS: QUADRO NATURAL E A OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO	42
2.2 COLONIZAÇÃO E OCUPAÇÃO DO BRASIL MERIDIONAL	48
2.3 AS ROTAS PIONEIRAS.....	50
2.3.1 - Caminho de Desterro a São Francisco do Sul	55
2.3.2 - Caminhos dos Tropeiros	55
2.3.2.1 - Caminho de Viamão a Laguna	58
2.3.2.2 - Estrada dos Conventos	58
2.3.2.3 - Caminho das Tropas.....	58
2.3.3 Caminhos da integração	64
2.3.3.1 (Des)caminhos na integração entre a capital e Planalto de Lages.....	65
2.3.3.2 (Des)caminhos na integração entre o Vale do Itajaí e Planalto de Lages.....	74
2.3.3.3 Estrada Dona Francisca	79
2.4 EXPANSÃO DA COLONIZAÇÃO PARA A REGIÃO OESTE: EXPROPRIAÇÃO E MONOPÓLIO DA TERRA	80

2.5 PACTO DE PODER E AS POLÍTICAS MODERNIZADORAS	87
3 INDUSTRIALIZAÇÃO E A UNIFICAÇÃO DAS ECONOMIAS REGIONAIS: A EMERGÊNCIA DO RODOVIARISMO	97
3.1 INDUSTRIALIZAÇÃO E REGIONALISMO: CONTRADIÇÕES DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE	97
3.2 ESTADO E INDUSTRIALIZAÇÃO: PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES	100
3.3 PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES E A DINÂMICA ESTADUAL	111
3.3.1 Economias regionais em tempos distintos: implicações no sistema de transporte.....	119
3.3.2 Rodoviarismo e a integração regional catarinense	128
3.4 INÉRCIA DINÂMICA E OS REFLEXOS NO PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO	134
4. INTEGRAÇÃO RODOVIÁRIA, DESIGUALDADE REGIONAL E CRISE: A EMERGÊNCIA DO PENSAMENTO NEOLIBERAL	153
4.1 CRISE E PRECARIÉDADE DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES	153
4.2 CONCLUSÕES DAS RODOVIAS DA INTEGRAÇÃO: A BR 282 E A BR 470 EM SANTA CATARINA	157
4.3 ABERTURA ECONÔMICA E NEOLIBERALISMO: DECLÍNIO DO PENSAMENTO RODOVIARISTA	164
4.3.1 – Rodoviarismo e o mito da identidade catarinense	164
4.3.2 A emergência do neoliberalismo	168
CONSIDERAÇÕES FINAIS	185

INTRODUÇÃO

Em Santa Catarina observa-se a força econômica e política de diversas regiões, tais como o sul, a região da Grande Florianópolis, a região do Vale do Itajaí, do Norte, Planalto Serrano e Oeste. Dentre as perspectivas que se propõem a interpretar sua história e contexto atual e contribuem para a formação do senso comum, há aquelas que indicam a ótima qualidade de vida e o índice baixo de pobreza e desigualdade, aos quais comumente se atribui aos elevados índices de população branca. De fato, quando comparada a outros estados brasileiros, Santa Catarina apresenta um quadro de desigualdade menos evidente, mas nem por isso deixa de apresentar regiões com índices de pobreza bastante significativos, como é o caso de áreas do Planalto e do Oeste. A região litorânea, em especial a Grande Florianópolis, vêm sofrendo grande inchaço urbano, cujas cidades do entorno da capital vem abrigando de forma bastante precária milhares de migrantes do interior assim como de outros estados brasileiros.

As ideias que enaltecem o suposto equilíbrio regional e o papel dos colonos europeus acabam dificultando o entendimento de problemas sociais e econômicos latentes entre os catarinenses. Problemas que mantêm na invisibilidade grande parte da população, formada por caboclos, indígenas, mulheres, sem-terra, semi-assalariados do campo e outras camadas de trabalhadores, abrindo mão da investigação do processo histórico de desenvolvimento capaz de dar substância e significação concreta à realidade.

Desse modo, mascaram-se os conflitos de classe. O desenvolvimento regional compartimentado traz ao longo de toda história questões sobre a problemática da sua integração estadual, cuja ausência de comunicação funcionaria como um entrave tanto para o desenvolvimento econômico quanto para a formação de uma identidade catarinense. Nesse sentido, a construção de um sistema de estradas, em especial aquelas que percorrem o estado no sentido leste-oeste, foi adquirindo uma significativa importância, pois sua consolidação levaria à supressão das desigualdades socioeconômicas e a formação de uma unidade cultural.

As diferenças regionais são expressões do processo de desenvolvimento socioeconômico, cuja compreensão é possível através de uma leitura histórica. Nesse sentido, a abertura de caminhos

pioneiros e sua modernização e a respectiva consolidação de um sistema rodoviário moderno expressam aspectos da vida econômica, social e política. Combina-se com a dinâmica própria de funcionamento da indústria dos transportes, cuja apreensão se dá, da mesma forma, dentro de seu contexto histórico. Há que se ter em mente que as histórias das pessoas, das coisas e dos lugares se misturam a todo tempo porque, na verdade, são apenas uma: a totalidade da vida social.

Nesse sentido, busca-se neste estudo contribuir para essa discussão através da análise do processo de consolidação do sistema rodoviário catarinense, com ênfase nas principais rodovias transversais: a BR 282 e a BR 470. Essas duas rodovias federais percorrem zonas que se diferenciam no âmbito da gênese e desenvolvimento de suas relações de produção, expressando diferenças no desenvolvimento regional catarinense. A investigação das diferenças nas formações sociais permite compreender a evolução do sistema rodoviário estadual, em especial das rodovias de integração. Nesse sentido, o olhar investigativo repousa sobre o processo histórico de gênese e evolução destas formações sociais, nas suas relações econômicas e políticas estabelecidas e sua representação ideológica.

A rodovia federal BR 282 (Figura 1) possui 670 quilômetros de extensão e promove a integração da capital de Santa Catarina com as demais regiões do estado, em especial as regiões Serrana e Oeste. Entre as cidades de Florianópolis e São José se situa o único trecho duplicado da estrada, chamado de Via Expressa. Esse trecho recebe o maior fluxo de veículos em Santa Catarina, funcionando como o único acesso daquelas regiões para a capital do estado em sua parte insular. Ao adentrar nos territórios dos municípios de Santo Amaro, Águas Mornas, Rancho Queimado e Alfredo Wagner, a rodovia passa a subir as encostas da serra, adquirindo um traçado sinuoso e de acentuada topografia. Já em Bom Retiro, a rodovia adentra no Planalto de Lages, adquirindo então um traçado mais retilíneo. Percorre os municípios de Lages, São José do Cerrito e Campos Novos, trecho em que há sobreposição com a BR 470. Cruza a região do Vale do Rio do Peixe, passando pelos municípios de Herval Velho, Joaçaba, Catanduvas, e segue em direção ao oeste, passando por diversos municípios, como Xanxerê, Xaxim, Pinhalzinho, Maravilha, São Miguel do Oeste e, por fim, Paraíso, localidade fronteiriça com a Argentina. Ao longo deste extenso percurso, a BR 282 cruza importantes rodovias brasileiras, como a BR 101 em São José, BR 116 em Lages, BR 153 em Concórdia,

BR 158 em Maravilha e BR 163 em São Miguel do Oeste. Há a intersecção com outras importantes estradas, como a BR 470 em Campos Novos e as rodovias estaduais SC 425, SC 303 e SC 480.

Figura 1: BR 282



Fonte: BRASIL, 2013. Adaptação: da autora

Ao interligar-se com a BR 282 em Campos Novos, a BR 470 (Figura 2) possibilita o escoamento da produção da região agroindustrial da região Oeste, responsável por uma das maiores produções de aves e suínos do mundo, integrando-a com a zona portuária disposta na foz do rio Itajaí-Açu. Constitui-se também como o principal eixo viário da populosa região do vale do Itajaí, que abriga mais de um milhão de habitantes. A rodovia atende ainda a expressiva dinâmica industrial da região. Seu traçado inicia no município de Navegantes, cruza a BR 101 e segue em direção ao Vale do Itajaí, onde, em meio a curvas sinuosas, percorre diversas cidades, como Itajaí, Blumenau e Rio do Sul. Superada a serra, a rodovia percorre municípios do planalto, como Curitibanos e Campos Novos, onde encontra o Rio Uruguai, na divisa com o Rio Grande do Sul. No estado vizinho, a rodovia segue como RST (administração do estado gaúcho) onde, apesar de não estar implantada e asfaltada em toda sua extensão e terminar no município de Camaquã, serve às localidades da região.

Figura 2: BR 470



Fonte: BRASIL, 2013. Adaptação: da autora

* *

A gênese do desenvolvimento regional compartimentado de Santa Catarina se relaciona com o processo histórico de ocupação e colonização experimentado no Brasil meridional, assim como da sua inserção tardia e periférica no circuito econômico nacional (MAMIGONIAN, 1966). Nesse primeiro momento há também a importância das especificidades do quadro natural, tais como as características climáticas subtropicais e a influência do relevo

acidentado, responsável pela divisão do território em duas grandes porções: litoral e planalto (PELUSO Jr, 1952).

O desenvolvimento regional em Santa Catarina deu origem a um sistema de estradas que em grande parte não se conectava e tampouco ligava as regiões com a capital, voltando-se geralmente para os estados vizinhos. Além disso, as vias não contribuíram para a formação de uma metrópole regional no estado, uma vez que não houve a concentração de fluxos econômicos e populacionais polarizados pela capital. A dinamização interna da circulação de bens e mercadorias e o deslocamento da população ficavam comprometidos, o que dificultava uma integração estadual (PELUSO Jr, 1952; MAMIGONIAN, 1966).

A vida econômica do estado de Santa Catarina foi sempre de difícil articulação, porque o relevo acidentado não favorece aproximação entre as diversas regiões. O espaço catarinense foi sendo ocupado, vagarosamente, em quase toda sua extensão, ainda que com baixa densidade, em grande parte devido à lentidão com que evoluíram os meios de transporte (PELUSO, 1991, p. 275).

Separadas naturalmente pelas Serra Geral e Serra do Mar, as frentes de ocupação localizadas no litoral e planalto tiveram dificuldades em manter vias terrestres permanentes. Foi somente no século XIX, a partir da instalação de imigrantes europeus nos vales atlânticos, onde alguns caminhos de ligação entre as duas porções do território se tornaram estradas fixas e oficiais, passando a apresentar maior estabilidade, qualidade e segurança, mesmo que a prática de abertura de desvios e caminhos paralelos se mantivesse.

Data do começo do século XIX o interesse dos governantes em construir uma extensa via que integrasse política, cultural e comercialmente a capital catarinense com o interior. Desde então, os sucessivos governos mantiveram e perseguiram, à sua maneira, a concretização deste projeto. No entanto, a construção e modernização da estrada da integração se estenderam por mais de um século. A integração territorial entre Litoral e Planalto acabou se consolidando primeiramente por outras vias que não aquela que partia da capital.

De início, o transporte no Planalto se dava sobretudo por um importante caminho de tropas que interligava a região Sul ao Brasil central. Havia também caminhos de tropas que ligavam o interior com o

litoral, que possibilitava importantes trocas comerciais. As cidades litorâneas, por outro lado, poucas ligações terrestres possuíam entre si, ficando no transporte marítimo o atendimento de suas necessidades de comunicação e circulação.

No século XIX a fundação de núcleos de povoamento com colonos europeus nas chamadas “bocas de mata” foi de grande importância para a permanência das estradas de ligação. O desenvolvimento econômico desses e outros núcleos de povoamento fundados a partir da segunda metade do século XIX, que se distribuíam ao longo da fachada atlântica possibilitaram a consolidação de estradas que ligavam as regiões do Litoral e do Planalto. Nesse período, a abertura de alguns caminhos transversais garantia o escoamento aos portos litorâneos de importantes mercadorias, como a erva-mate e a madeira.

A ação do Estado no planejamento, financiamento e execução de vias de transporte ainda estava por ser consolidada. Em alguns casos, o Estado mantinha alguma participação no planejamento ou investia quantias substanciais, mas grande parte das estradas foi construída por meio de concessões a particulares, como os próprios colonizadores ou empresas colonizadoras.

A industrialização impulsionada na década de 1930 veio acompanhada pela ampliação da participação do Estado no setor de transportes. As novas instituições estatais, como o DNER (federal) e DERs (estaduais) e posteriormente o Geipot passaram a trabalhar com planos de transportes que muitas vezes se integravam a um planejamento econômico financeiro e projeto de desenvolvimento econômico nacional. Há, dessa maneira, a estruturação de todo um aparato administrativo, institucional e jurídico que sustentava as novas demandas nacionais do capitalismo em expansão.

O avanço das relações capitalistas apoiado no sistema rodoviário contribuía para a integração socioeconômica e sua expansão nas mais distantes localidades catarinenses. Reduzia-se o tempo de circulação de mercadorias e força de trabalho sobre o território, possibilitando o desenvolvimento das forças produtivas e complexificação das relações de trabalho nas regiões. Sentiam-se os efeitos da industrialização do país, que reconfigurava a divisão territorial do trabalho, promovendo a unificação do mercado nacional por meio da expansão das rodovias.

Nesse contexto, se apresentavam com mais evidência as diferenças no desenvolvimento econômico regional. As regiões do Vale

do Itajaí e Nordeste catarinense passaram a concentrar grande parte dos recursos destinados às vias de integração entre Litoral e Planalto, consolidando os principais eixos de comunicação que existem atualmente – as BRs 470 e 280. Por outro lado, a capital do estado manteve-se ligada ao interior por estradas bastante precárias durante longo tempo, o que motivava uma série de ações e interpretações, tais como: a vagarosidade de ascensão socioeconômica de Florianópolis, as tentativas de mudança, em diversos momentos da história, da capital para outra cidade, discussões sobre a identidade catarinense, assim como sobre a problemática da integração estadual.

O traçado destas primeiras estradas pouco se diferencia das principais rodovias que formam o atual sistema rodoviário do estado. A rodovia da integração catarinense idealizada desde o século XIX, que ligaria a capital às demais regiões do estado corresponde a BR 282. A rodovia que se consolidou como a principal artéria de ligação entre Litoral, Planalto e Oeste percorre o Vale do Itajaí, e corresponde a BR 470. Há ainda a BR 280, que também exerce importante papel para a circulação socioeconômica do estado integrando Litoral e Planalto Norte desde o século XIX. Por se localizar na extremidade norte do estado, e ter boa parte de seu traçado percorrendo o estado do Paraná, essa estrada não adquiriu relevância em relação à integração estadual, sobretudo se comparada às rodovias BR 282 e BR 470. Há também a SC 438, conhecida como Estrada da Serra do Rio do Rastro. Liga o Planalto ao Litoral na porção sul do estado. Esta rodovia também não possui influência significativa na integração estadual, já que suas curvas acentuadas junto aos paredões da Serra Geral lhe conferem baixa capacidade de trafegabilidade.

A respeito das ideias difundidas no período de consolidação do sistema rodoviário em Santa Catarina, questionam-se algumas interpretações difundidas na época, como as que associavam a integração viária com a supressão das diferenças de estágio de desenvolvimento entre as regiões do estado e da pobreza, bem como à formação de uma identidade catarinense. Na verdade, a criação do discurso idealizado e assistencialista em relação aos efeitos dinamizadores que proporcionam um sistema rodoviário omite as diferenças e contradições na gênese e desenvolvimento das formações regionais catarinenses.

A fase recessiva instalada a partir do final da década de 1980 foi marcada por um regresso significativo de ação do Estado na gestão,

operação e planejamento das infraestruturas de transportes, enquanto que a iniciativa privada não realizou os investimentos necessários para suprimir a necessidade de expansão do setor. Não obstante, esta realidade pode vir a ser transformada a partir da consolidação de programas voltados a dinamização da economia nacional, através do planejamento de infraestruturas, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC, criado em 2007), fruto da ação dos governos Lula e Dilma. Para tanto, é necessário voltar-se para a ação do governo estadual no que diz respeito às suas políticas econômicas e institucionais – sobretudo àquelas voltadas para o setor de transportes.

Os estudos a respeito do processo de consolidação da rede de transporte rodoviária em Santa Catarina deixam em aberto uma série de questões, que, ao serem esclarecidas, podem contribuir para um maior entendimento do processo de desenvolvimento e integração de Santa Catarina e das políticas atuais voltadas para o setor de transportes. As categorias marxistas de análise são fundamentais para a compreensão desse processo, afastando-se de interpretações tradicionalmente conservadoras e fragmentadas difundidas pela historiografia positivista.

1. CONSIDERAÇÕES TEÓRICO-METODOLÓGICAS

1.1 FORMAÇÃO SOCIAL E SUAS CATEGORIAS ASSOCIADAS

A compreensão da dinâmica do espaço regional catarinense e seu processo de integração por meio do sistema rodoviário, com ênfase nas rodovias transversais BR 282 e BR 470, parte de um conjunto de categorias de análise que fundamentam o referencial teórico e metodológico empregado nesta pesquisa. As categorias de análise extraídas são, na verdade, uma abstração de partes que formam um todo maior, as quais são tomadas em sua particularidade somente como método de pesquisa, pois, em realidade, estão estreitamente conectadas e entrelaçadas, constituindo uma totalidade (MARX, 2011). A interpretação sobre a realidade do espaço regional catarinense tem como ponto de partida um *olhar geográfico*, cuja questão fundamental se centra na relação do homem com o meio, da sociedade com a natureza.

É nesse sentido que o *trabalho* passa a ser uma das categorias fundamentais, pois se constitui no elo elementar entre o ser e a natureza. É o agente que humaniza o homem, de modo que nesse processo social de busca pelo suprimento de suas necessidades essenciais para garantir sua existência é que o homem se socializa e se distancia do ser animal para aproximar-se cada vez mais de um ser social (LUKACS, 1981, MARX, 2011). O homem transforma o *espaço* por meio da ação concreta e de uma forma determinada, estabelecendo, assim, relações sociais determinadas. Isso posto, chega-se a noção de que o trabalho é o agente que transforma não só a natureza, mas transforma o próprio homem.

Através do trabalho, tem lugar uma dupla transformação. Por um lado, o próprio homem que trabalha é transformado por seu trabalho, atua sobre a natureza externa e muda ao mesmo tempo sua própria natureza, “desenvolve as potencialidades que estão adormecidas na natureza” e submete as forças dela “ao seu próprio poder.” Por outro lado, os objetos e as forças da natureza são transformados em meios, objetos de trabalho, em matérias-primas, etc. (LUKACS, 1981, p 92).

Esta noção dialética contida no *materialismo histórico* diz respeito justamente ao *espaço geográfico* que a ciência geográfica considera como objeto de estudo fundamental. Agora, no que diz respeito à Geografia, é necessário ressaltar que não se trata propriamente da compreensão do espaço concreto em si mesmo, enquanto sua existência material. Trata-se, de fato, de significação social a ele atribuída, das relações sociais que determinam sua razão objetiva, sua dinâmica de transformação, mas que, ao mesmo tempo, não deixam de ser determinadas pelas condicionantes materiais. Situa-se, dessa maneira, na esfera da dinâmica social, onde a produção social de uma sociedade se sucede senão no tempo e no espaço, pondo em evidência produções determinadas em épocas determinadas (MARX, 2011).

Ao longo da história da humanidade as formas de expropriação dos meios necessários para garantir a reprodução humana e a respectiva apropriação do trabalho alheio dizem respeito à noção de *classes sociais*, cuja época presente expressa as *relações capitalistas de produção*, onde o grau de expropriação é tamanho que o sujeito se vê

obrigado a oferecer a única coisa que possui – a sua força de trabalho. Essa polaridade entre os que concentram os meios de produção necessários para garantir sua existência e os despossuídos desses meios é um processo social que produz e reproduz a sociedade de classes ao longo da história por meio de guerras, pilhagens, massacres. Por isso mesmo, as relações entre classes são relações tensas, conflituosas, geradoras de miséria, pobreza, desigualdade social e todo o tipo de injustiças. Essa é uma noção política e filosófica inseparável de um estudo ligado às criações e recriações do espaço geográfico.

Com efeito, as noções de *Formação Socioespacial* assim como de espaço geográfico, sintetizadas pelo geógrafo Milton Santos, estabeleceram um importante elo entre a ciência geográfica e o materialismo histórico e dialético.

Se a geografia deseja interpretar o espaço humano como o fato histórico que ele é, somente a história da sociedade mundial, aliada à da sociedade local, pode servir como fundamento à compreensão da realidade espacial e permitir a sua transformação a serviço do homem. Pois a História não se escreve fora do espaço, e não há sociedade a-espacial. O espaço, ele mesmo, é social (SANTOS, 1977).

As diferentes formas de organização social que se desenvolvem em um mesmo tempo histórico sobre locais diferentes do globo compõem um verdadeiro complexo socioespacial. As relações comerciais, culturais, econômicas, políticas e demais formas de interação e integração criam laços entre estas formações de modo que a compreensão de uma passa a estar indissociável das demais, formando uma verdadeira unidade. “Esse é o caso de qualquer todo orgânico”. O concreto, entendido como “a síntese de múltiplas determinações, portanto unidade da diversidade”, deve ser analisado enquanto um processo de síntese (MARX, 2011, p. 53).

Ao tratar do materialismo histórico dialético como ferramenta interpretativa do espaço geográfico, Santos (1980) coloca a necessidade de extrair as categorias a partir de seu movimento histórico – gênese e evolução – para assim refundi-lo novamente a partir da síntese. Em suas palavras:

A interpretação de espaço e sua gênese ou seu funcionamento e sua evolução depende de como fazemos antes a correta definição de suas categorias analíticas, sem a qual estaríamos impossibilitados de desmembrar o todo através de um processo de análise, para reconstruí-lo depois de um processo de síntese (SANTOS, 1980).

Nesse sentido, o processo de regionalização (delimitação de uma fração espaço geográfico total – para nós de uma formação socioespacial) subordina-se às relações de produção e às formas de propriedade, expressas na história da luta de classes. Os mais variados estágios de combinações sintetizadas desse processo histórico que convergem para a “unidade do diverso” num “todo orgânico” nos traz a noção de “unidade – continuidade – descontinuidade”, na qual se sucedem diferentes estágios de desenvolvimento de relações de produção, forças produtivas e organização social.

Nesse complexo social, os modos de produção que predominavam em cada uma das regiões engendraram e adaptaram-se à sua maneira ao sistema capitalista de produção e às suas respectivas formas de estado moderno. Compreender este processo de interação e integração de formações distintas passa pela imersão nas relações de trabalho, nas relações de propriedade e em toda a significação ideológica de como essas relações socioeconômicas se apresentam. Nesse sentido, a unidade complexa de modos de produção distintos, que se materializam em diferentes formações sociais e se processam em uma determinada porção do espaço em um dado momento da história – as Formações Socioespaciais (SANTOS, 1977) –, é o ponto de partida para compreender as diferenças no processo de desenvolvimento e diferenciação regional. Citando Marx, Dobb (1987) ressalta que

é sempre a relação direta entre os proprietários das condições de produção e os produtores diretos que revela o segredo mais íntimo, o alicerce oculto de toda a construção social, e... da forma correspondente do Estado. No entanto, “isso não impede que a mesma base econômica mostre variações e graduações infinitas em sua aparência”, devido a ‘numerosas circunstâncias externas, o ambiente natural, peculiaridades raciais, influências históricas externas, e assim por

diante, todas as quais devem ser apuradas por cuidadosa análise' (DOBB, 1987).

Do mesmo modo, na relação orgânica entre superestrutura política e jurídica e infraestrutura econômica não se trata de um mero reflexo, mas sim de uma relação unitária e indissociável, tal como expõe Marx (2011):

A saber, que toda forma de produção forja suas próprias relações jurídicas, forma de governo, etc. A insipiência e o desentendimento consistem precisamente em relacionar casualmente o que é organicamente conectado, em reduzi-lo a uma mera conexão da reflexão (MARX, 2011, p. 43).¹

Nas palavras de Santos (1977):

Quando se fala de modo de produção, não se trata simplesmente de relações sociais que tomam uma forma material, mas também de seus aspectos imateriais, como o dado político e ideológico. Todos eles têm uma influência determinante nas localizações e tornam-se assim um fator de produção, uma força produtiva, com os mesmos direitos que qualquer outro fator (SANTOS, 1977).

Ao buscar uma interpretação que considere conjuntamente economia, política e ideologia, aproxima-se da noção de *bloco histórico* forjada por Antonio Gramsci (1987). Tal categoria possibilita a compreensão do vínculo orgânico que se estabelece entre estruturas político-jurídica e ideológica com as relações sociais de produção e suas respectivas forças produtivas – relações entre as esferas infra e superestruturais – forjadas nos complexos regionais. O seu

¹ Essa mesma citação aparece da seguinte forma na obra Contribuição a Crítica da Economia Política: “A saber, que qualquer forma de produção engendra as suas próprias relações jurídicas, a sua própria forma de governo, etc. É falta de sutileza e de perspicácia estabelecer relações contingentes entre as coisas que formam um todo orgânico, estabelecer entre elas um simples laço de reflexão (MARX, 2003, P. 231)”.

entendimento se faz no próprio movimento histórico, onde se apreende o processo dialético e contraditório em que se dá sua constituição e evolução e seus laços orgânicos.

Do mesmo modo, a noção de bloco histórico proporciona uma visão integrada e dialética entre formações sociais distintas, afastando-se de uma possível análise fragmentada, onde formações sociais aparecem independentes umas das outras. Aparece sob a concepção de que

(...) as forças materiais são o conteúdo e as ideologias são a forma – sendo que esta distinção entre forma e conteúdo é puramente didática, já que as forças materiais não seriam historicamente concebíveis sem forma e as ideologias seriam fantasias individuais sem as forças materiais (MARINHO, 2010 *apud* GRAMSCI, 1968).

Ou ainda: “A estrutura e as superestruturas formam um “bloco histórico”, isto é, o conjunto complexo - contraditório e discordante – das superestruturas é o reflexo do conjunto das relações sociais de produção” (GRAMSCI, 1995, p.52). O termo “reflexo” usado nesta passagem deve ser encarado em seu sentido orgânico com a qual o autor se dedica a explicitar de forma concreta, por meio da práxis social e da ação dos *intelectuais*.

Todo grupo social, nascendo no terreno originário de uma função essencial no mundo da produção econômica, cria para si, ao mesmo tempo, organicamente, uma ou mais camadas de intelectuais que lhe dão homogeneidade e consciência da própria função, não apenas no campo econômico, mas também no social e político: o empresário capitalista cria consigo o técnico da indústria, o cientista da economia política, o organizador de uma nova cultura, de um novo direito, etc. (GRAMSCI, 2010, p. 15).

As relações estabelecidas entre formações sociais distintas, constituindo um bloco histórico, trazem consigo uma espacialização, ou uma territorialização “de um dos polos da questão” que “toma forma num dado território do país, numa determinada realidade histórico-social”, como destacado por F. de Felice e V. Parlato (1987). Ainda segundo os autores, “essa territorialidade deve ser entendida do mesmo

modo que a dos países submetidos à dominação imperialista” (FELICE e PARLATO, 1987, p. 45). Vale ressaltar, no entanto, que nesta relação centro-periferia/ cidade-campo, a transição para o capitalismo se dá também através das forças endógenas provenientes de cada formação social, que brotam da singularidade que as múltiplas combinações produzem.

A compreensão das forças endógenas que caracterizam e diferenciam uma formação social em sua singularidade, ou seja, a apreensão da gênese e evolução do modo de produção e sua respectiva organização social que se sucede em uma determinada porção do espaço e tempo histórico, devem ser perseguidas em seu “sentido amplo” no “largo contexto de onde se extraem as significações” (SANTOS, 1981). A concepção de singularidade e totalidade traz a noção de que as formações socioespaciais específicas se conectam em outras escalas, como a nacional, a internacional, trazendo um conjunto de determinações.

Em relação às especificidades da formação social brasileira, vale destacar os estudos do economista brasileiro Ignácio Rangel, nos quais enfatiza as relações cíclicas da economia mundial com a nacional, resultando nas *dualidades*. Esta concepção da dualidade brasileira traz à luz o processo de combinações de modos de produção distintos em escala nacional, apontando que, da união dialética de modos de produção, resultam, no tempo e no espaço, no caráter dual de nossa sociedade.

Dentre as três possibilidades apontadas por Marx para a concretização dos processos de coquista, é naquela onde se produz uma síntese, que se desvenda a gênese da formação brasileira, tanto em escala nacional, quanto regional. Síntese esta que não se traduz em um novo modo de produção – como no caso romano-germânico – mas na combinação de modos de produção fundamentais, pertinentes à história da humanidade – escravismo, feudalismo, capitalismo – unidos dialeticamente, ou seja, a dualidade brasileira (VIEIRA e PEREIRA, 2009).

Segundo Rangel (2005), em resposta às transformações cíclicas da economia mundial, se estabeleceram características duais entre as elites nacionais, marcadas pelo movimento dialético e contraditório da

sociedade brasileira. O autor caracterizou a dualidade brasileira a partir de um “lado externo”, voltado “para fora”, sendo representado pela ligação político-econômica que se estabelecia com o centro do sistema, e um “lado interno”, representado pelas relações de trabalho relativamente mais “atrasadas”. Enquanto nos períodos de crise econômica se incita uma série de inovações tecnológicas no centro do sistema, nos países periféricos, em especial o Brasil, as respostas dinâmicas em relação ao desenvolvimento das forças produtivas pressionam também uma série de transformações sociais, político-jurídicas, ideológicas que se expressam por meio de “uma coalizão de duas classes”, ou por meio do “pacto fundamental de poder da sociedade, isto é, na composição de classe do próprio Estado” (RANGEL, 2005, p. 694).

Para Rangel, as alterações na formação social brasileira, ao longo do processo histórico, são intensamente condicionadas, por um lado pelos ciclos longos e, por outro, pelas bases naturais e humanas do país – as forças produtivas. A forma particular como o Brasil reage às crises depressivas mundiais oferece elementos para o estudo dos grandes marcos políticos da história nacional, quando o país muda, ora interna, ora externamente (“meias revoluções”), realizando os ajustes estruturais indispensáveis ao seu desenvolvimento e promovendo na vida política brasileira uma sucessão de rupturas e continuidades (VIEIRA e PEREIRA, 2009).

Com efeito, apresentam-se descontinuidades no interior das relações de produção e desenvolvimento das forças produtivas, fruto das contradições que se processam em sociedades periféricas e atrasadas. Isso leva a pensar na noção de “*via*” *prussiana* (LENIN, 1954) e (ou) *revolução passiva* (GRAMSCI, 2010), tal como diz W. Vianna (2004, p. 43): “esta vasta região do continente americano que chega à modernização em compromisso com seu passado, pode ser caracterizado como o lugar por excelência da revolução passiva.” Nesse sentido, a transição para o capitalismo ocorre carregada pelo seu passado, conservando em seu bojo as formas pretéritas de produção e propriedade. Não obstante, a conservação de relações sociais pretéritas

segue em certa dinamicidade, na medida em que se transformam gradualmente naquelas mais modernas, sem haver, neste caso, bruscas rupturas, o que permite a manutenção do *status quo* das classes dominantes por meio de reformas. Ao tratar das sucessivas reformas a que o Brasil vem passando, comumente chamadas de revolução, o autor ressalta ainda que “nessa dialética brasileira em que a tese parece estar sempre se automeando como representação da antítese, evitar a revolução tem consistido, de algum modo, na sua realização” (VIANNA, 2004, p. 43).

Além destas formulações, consideramos neste estudo as contribuições de A. Mamigonian a respeito das formas particulares de organização da produção que se inserem na formação social brasileira, em especial a pequena produção mercantil. Esta noção permite compreender a gênese precoce do capitalismo brasileiro a partir da constituição da própria formação social nacional, com destaque para algumas formações sociais específicas, tais como em porções do sul e sudeste brasileiros.

A partir das combinações de elementos naturais e sociais que se processaram ao longo do desenvolvimento nacional associado ao movimento cíclico da economia mundial, a pequena produção mercantil, localizada sobretudo nas áreas de mata do sul do Brasil, fundava-se em atividades inicialmente artesanais, com emprego de mão de obra familiar, que se voltavam aos poucos para atividades comerciais, produtivas e de serviços ligados ao mercado interno. Estas atividades proporcionaram, em algumas situações, a acumulação de capital que se reverteriam, posteriormente, na gênese das primeiras indústrias brasileiras.

A presença de uma dinâmica pequena produção mercantil, reforçada por grande riqueza de profissões artesanais, comerciais e de serviços provenientes da Europa em industrialização; precocidade do processo industrial, iniciado com pequenos capitais nos fins do século XIX; um dinamismo superior à média nacional das taxas de crescimento e a produção de qualidade e fortemente concorrencial (MAMIGONIAN, 2005, *apud* VIEIRA e PEREIRA, 2009).

Uma análise conjunta dessas perspectivas são fundamentais para compreender a configuração dos sistemas de transportes, que

tiveram, em diversos momentos da história, o papel de estimular o desenvolvimento econômico, que otimizam a chegada aos centros consumidores, a novas fontes de matéria-prima e que, enfim, estimulam o processo de produção e circulação do capital.

1.2 SISTEMAS DE TRANSPORTES E SUAS CATEGORIAS ASSOCIADAS

As diversas manifestações das relações humanas que se estabelecem em uma dada formação social, como a organização produtiva e sua inserção na divisão social do trabalho, se relacionam diretamente com a configuração dos sistemas de transportes. A evolução dos meios de transporte terrestres, proporcionada pelo avanço tecnológico, é acompanhada pelas transformações das vias correspondentes, e conferem novas formas e funções ao espaço geográfico.

Naturalmente o meio de transporte mais primitivo era o próprio homem, que passou a utilizar animais domesticados como o cavalo e a mula. Uma nova etapa de evolução veio com a invenção dos veículos movidos a tração animal, que, passado algum tempo, foram adaptados para veículos com roda, como a carroça. Assim, os rudimentares caminhos e trilhas por onde percorriam o homem e animais foram adaptados para estradas que permitissem a circulação de veículos com rodas. Ao longo da história das formações sociais precedentes à capitalista, observa-se a consolidação de importantes bases produtivas e comerciais baseadas em uma eficiente infraestrutura viária, como são os casos dos romanos e dos incas. Seu aprimoramento permitiu chegar de maneira mais ágil aos mercados consumidores e às fontes de matéria-prima, além de fortalecer a unidade político-administrativa por meio da unificação de seu território.

A produção da vida social ocorre por meio de um conjunto de técnicas e emprego de instrumentos através dos quais a natureza é transformada, pressupondo uma organização social do trabalho. A produção estabelece o *modo* pelo qual se produz. Cria também o *sentido*, a determinabilidade, a *razão* de ser do produto, ou seja, o modo de consumo e os consumidores, em seus aspectos objetivos e subjetivos. Algo é produzido de um modo determinado com o intuito de ser

consumido também de forma determinada, de maneira que um justifica a existência do outro. A produção cria o consumo assim como o consumo cria a necessidade de produção. Contudo, a relação entre produto e produtor é uma “relação exterior”, na medida em que o processo de retorno do objeto ao sujeito se dá por meio de relações sociais. Assim, “entre o produtor e os produtores se interpõe a distribuição, que determina, por meio de leis sociais, sua cota no mundo dos produtos, interpondo-se, assim, entre a produção e o consumo” (MARX, 2003, p. 239).

A concepção de distribuição está intimamente relacionada com a de produção, sendo, na verdade, a “sua forma”, já que a maneira como se dá a participação de indivíduos na produção determina “as formas particulares da distribuição, a forma de participação na distribuição”. Desse modo, antes de ser uma repartição geral daquilo que é produzido entre os indivíduos, a distribuição aparece em suas formas históricas e determinadas de como se dá a própria produção, ou seja, da distribuição dos instrumentos de trabalho, de funções entre os grupos, de atividades em determinados locais. Assim, “a distribuição de produtos é manifestadamente apenas resultado dessa distribuição que está incluída no próprio processo de produção e determina a articulação da produção” (MARX, 2011, p. 51).

Produção, distribuição, troca e consumo são “diferenças dentro de uma unidade”, e devem ser encarados não enquanto um processo geral, mas em suas determinações históricas e espaciais.

Uma produção determinada determina um consumo, uma troca e uma distribuição determinados, bem como relações determinadas desses diferentes momentos entre si. A produção, por sua vez, certamente é também determinada em sua forma unilateral, pelos outros momentos (MARX, 2011, p. 53).

Na sociedade burguesa, o processo geral de produção de capital contém em si dois processos amplos: produção e circulação. A unidade formada entre esses dois movimentos, o tempo de trabalho e tempo de circulação, constituem tempo geral de produção, a unidade produtiva.

O capital aparece como essa unidade processual de produção e circulação, uma unidade que pode

ser considerada seja como o conjunto de seu processo de produção, seja como decurso determinado de uma rotação do capital, de um movimento retornando a si mesmo (MARX, 2011, p. 518).

Nesse sentido, em todas as etapas pelas quais o capital se realiza, a saber: aquela em que o produto se transforma em mercadoria, em dinheiro, logo transformação de parte desse capital em capital produtivo, e por capacidade de trabalho vivo (MARX, 2011, p. 429), demanda tempo e deslocamento espacial, ou seja, meios de transportes e de comunicação que possibilitem a rotação do capital.

A circulação, entendida então como um movimento fundamental no processo produtivo global, contém em si a condição espacial, uma vez que abrange deslocamentos físicos (porém não se restringe a eles) possibilitando a chegada dos produtos ao mercado, da matéria-prima nas fábricas, dos trabalhadores em seus locais de trabalho.

Com efeito, a circulação enquanto “ato econômico” gera uma série de custos que, dada a natureza e contradições do capital, quanto maior é o tempo de giro de capital, ou seja, quanto mais tempo o capital permanece nos momentos da circulação, mais demorado é para retornar ao capitalista para assim reiniciar o processo de produção de capital. Dessa maneira, as condições “físicas da troca”, os meios de comunicação e de transportes e suas respectivas infraestruturas tornam-se cada vez mais fundamentais e necessárias no mundo competitivo. “É da natureza do capital mover-se para além de todas as barreiras espaciais”. A adequação das “condições físicas da troca” faz com que o capital busque “a anulação do espaço pelo tempo” (MARX, 2011, p. 432). Dessa maneira, o movimento circulatório do capital contém também a condição temporal, uma vez que pressupõe o tempo gasto no transporte em si, na pesagem, contagem, estocagem, etc. Nesse sentido, a busca pelas condições físicas adequadas que proporcionem a circulação de mercadorias com rapidez e fluidez, ou seja, a redução do espaço pelo tempo enquadra-se na “categoria do desenvolvimento das forças produtivas em geral”. Os momentos circulatórios do produto em vias de se transformar em mercadoria são determinados pelo grau de desenvolvimento das forças produtivas.

A primeira revolução industrial impulsionou uma série de mudanças na maneira de organizar a produção, assim como das relações

sociais empregadas no processo produtivo, servindo de base para sucessivas transformações técnicas, econômicas, sociais e culturais. A nova dinâmica produtiva e competitiva que se estabelece com as relações capitalistas provocou, e ainda provoca, uma série de inovações e aperfeiçoamentos da produção, de novas fontes de matéria-prima, de novos produtos fornecidos para a indústria e progressos tecnológicos em geral, refletindo-se na necessidade de criação e melhoramento de sistemas de transportes, que atendam as novas demandas de circulação e reprodução de capital.

Em seu aspecto econômico, o desenvolvimento das infraestruturas de transporte é fruto de uma série de invenções e inovações tecnológicas assim como uma série de mudanças na esfera da estratégia, planejamento e gestão, compreendendo o universo logístico (SILVEIRA, 2011).

Os ciclos da economia mundial, sistematizados por N. Kondratiev e incorporados aos estudos de I. Rangel (2005), são caracterizados por uma duração de aproximadamente cinquenta anos, em que se intercalam períodos de 25 anos de expansão da economia e outros 25 anos de estagnação econômica. De maneira geral, os ciclos econômicos estão relacionados às contradições do sistema capitalista, quando nos períodos expansivos de intensa produção e circulação de mercadorias e de extração de mais-valia deparam-se com os momentos depressivos, quando as taxas de lucros caem e a reprodução do capital encontra dificuldades. Segue então um período de cautela nos investimentos, e, ao mesmo tempo, uma busca constante de retomar as altas taxas de lucros, e assim a entrada em um novo período de expansão econômica. As inovações tecnológicas possuem um papel decisivo neste momento.

Nas fases expansivas da economia capitalista a relação centro-periferia se intensifica, havendo uma maior divisão internacional do trabalho. No caso brasileiro, as fases recessivas foram períodos de relativo crescimento interno, nas quais se buscou o desenvolvimento das forças produtivas nacionais sob dinamismo próprio, associado principalmente ao processo de substituição de importações e aproveitamento do mercado interno.

Ao longo da história é possível observar que os períodos depressivos dos ciclos longos são momentos de abundante criação de novas tecnologias, de novos meios de transporte ou de expansão dos modais já existentes para que seja possível a retomada das altas taxas de lucratividade. Tal situação pode ser vista, por exemplo, no período

depressivo do primeiro ciclo de Kondratiev (1815-1848), quando a energia a vapor foi aplicada em novos meios de transporte – o trem e o navio - promovendo uma grande transformação na comunicação e circulação de pessoas e mercadorias, contribuindo para a consolidação e expansão do capitalismo no século XIX.

Já a segunda revolução industrial, firmada na matriz energética baseada nos combustíveis fósseis, está associada à invenção de novos meios de transporte sustentados pelo motor a explosão e a combustão interna - o automóvel e logo o avião – cuja inserção na lógica de circulação ocorreu durante o início do século XX, quando se vencia a fase depressiva do segundo ciclo de Kondratiev. A construção de rodovias e a utilização do automóvel provocaram grandes transformações espaciais e sociais que caminharam passo a passo com as transformações das relações capitalistas, expressas no alto nível de especialização, na intensificação da divisão do trabalho, na produção, ou seja, de novos elementos que otimizaram como nunca o transporte de pessoas e mercadorias, provocando transformações econômicas, culturais, sociais e espaciais.

Note-se que se o 1º, 3º e 5º Kondratieff se abrem como revoluções industriais, o 2º (1848-73, fase expansiva) e o 4º (1948-73, fase expansiva) se abrem como revoluções nos transportes, com aplicações de invenções já realizadas nas revoluções industriais voltadas agora a este setor de circulação e a expansão da anterior revolução industrial em novas regiões geográficas (MAMIGONIAN, 1999, p. 153).

Inovados nos países à frente em termos de desenvolvimento econômico capitalista, os meios de transporte foram inseridos nos países periféricos a fim de atender aos interesses imperialistas de expansão e criação de novos mercados, sejam para escoar os produtos provenientes de suas indústrias e das áreas em expansão ou para obter os lucros gerados na própria construção dos novos meios de transporte. Assim foi, em grande medida, com a introdução das ferrovias e rodovias no Brasil.

Por outro lado, a construção dos meios de transportes terrestres e suas vias correspondentes, além de garantir o avanço da economia dos países centrais, permitiu também a consolidação da ocupação que se firmava em território brasileiro e o desenvolvimento das forças

produtivas nacionais. Composta por uma população heterogênea e que se distribuiu ao longo do território em períodos distintos da história, a ocupação combinou múltiplos elementos (naturais, culturais, econômicos, políticos, etc.) resultando em distintas formações socioespaciais. Nesse sentido, a elucidação dos elementos externos que regem o funcionamento da dinâmica da economia mundial e dos sistemas de movimentos é fundamental para compreender as especificidades da formação social brasileira e suas variantes regionais, tal como se buscou nesse estudo, com o aprofundamento dos processos sociais que se sucedem em território catarinense.

O desenvolvimento das forças produtivas nacionais, em muitos casos, deparou-se com vias de transporte já disponíveis, mas que, a partir da mudança do eixo de desenvolvimento econômico e da própria dualidade brasileira, em muitos casos tais infraestruturas de transporte disponíveis não corresponderam aos novos interesses econômicos vigentes, tornando-se ociosas ou antieconômicas. Novos investimentos em infraestruturas são exigidos a fim de atender às novas demandas que, se não forem correspondidas ou suficientes para suprir às necessidades de circulação de pessoas e mercadorias, podem funcionar como um entrave.

Os períodos expansivos e os períodos depressivos criam situações distintas, nas relações centro-periferia, como assinalou Rangel para o Brasil, mas válidos para a periferia em geral. Os períodos depressivos desencadeados no centro (1815-48 / 1873-96 / 1920-48 / 1973-96) exigem, pelas tensões econômicas, sociais e políticas mudanças no pacto de poder. No caso do Brasil Independência, Abolição-República, Revolução de 30 e políticas de substituições de importações, usando capacidades deixadas ociosas pelas crises (MAMIGONIAN, 1999, p. 155).

Isso posto, a compreensão dos sistemas de movimentos é indissociável do desenvolvimento socioeconômico, cujo esclarecimento repousa sobre o papel que exercem na economia política.

A economia dos sistemas de movimentos, em especial as infraestruturas, é constituída basicamente por capital imobilizado (fixo), possuindo então suas próprias leis de realização e se particulariza enquanto ramo de emprego de capital produtivo (MARX, 2011, l. 2, vol.

III, p. 168). Essas leis surgem a partir do fato de que “o transporte é produzido e consumido ao mesmo tempo no momento de seu uso” (HARVEY, 2001). Nesse sentido, “na medida em que facilita a produção e a troca, a estrada certamente é uma força produtiva, e não valor – valor de uso para o ato de produção” (MARX, 2011, p. 433).

Assim, por mais que a indústria do transporte seja uma atividade rentável em potencial, há de haver um conjunto de circunstâncias (econômicas, políticas, etc.) favoráveis para que o capital se engaje em sua produção. Ao longo da história observa-se que a necessidade pressuposta da concretização da circulação no espaço e no tempo através de sistemas de movimentos, na maioria das vezes, é suprida por meio da ação do Estado (MARX, 2011, HARVEY, 2001).

Dada a importância do Estado no planejamento e construção de infraestruturas de transportes em determinado tempo histórico do desenvolvimento do capitalismo, deve-se ter claro o seu papel na sociedade capitalista, assim como no âmbito dos investimentos que realiza. O'Connor (1977) enfatiza que o Estado capitalista deve empreender duas funções essenciais, porém contraditórias: acumulação e legitimação. Isto significa que o Estado deve oferecer as condições necessárias para a acumulação e reprodução do capital e, por outro lado, precisa também garantir as condições para a harmonia social. Dessa maneira, grande parte das despesas estatais contém um caráter dual, relacionados às duas funções essenciais que o Estado desempenha, a saber: capital social e despesas sociais².

Em razão de o Estado capitalista conter em si esse aspecto dual e contraditório, grande parte das agências estatais são submetidas a estes aspectos de acumulação e legitimação, e praticamente todos os gastos públicos enquadram-se, ao mesmo tempo, neste aspecto ambíguo. “Ex: Dependendo do uso, da finalidade das estradas, ela pode ser enquadrada como consumo social (mobilidade dos trabalhadores), investimento social (transporte de mercadorias) ou ainda como despesa social (uso do exército)”. Desse modo, a expressão complexa com que podem ser

² Investimentos sociais são aqueles voltados para serviços e projetos que aumentam a produtividade de uma parte da força de trabalho. O custo social são aqueles investimentos que reduzem os custos da reprodução força de trabalho. Já as despesas sociais são aquelas voltadas para assegurar a legitimidade do Estado, mantendo a harmonia social. Nem sempre são indiretamente produtivas (O'CONNOR, 1977).

enquadradas as despesas públicas, deve-se focar na determinação das “forças políticas e econômicas” que motivam, ou definem os propósitos de cada investimento realizado. (O’CONNOR, 1977).

Dado o caráter social do capital estatal, quase todo gasto público é em parte investimento social, em parte consumo e em parte despesa social. No entanto há sempre uma série preponderante de forças sociais (empresas, grupos industriais, associações comerciais, sindicatos trabalhadores, partidos políticos, etc.) que determinam a espécie, o tamanho e a localização das instalações ou serviços que o Estado custeará (O’CONNOR, 1977, p. 112).

O avanço das relações capitalistas tem tornado a produção cada vez mais interdependente da ciência e da tecnologia, de mão de obra mais especializada e de uma divisão do trabalho mais ampla. Desse modo, são exigidos cada vez mais trabalhadores qualificados, meios e infraestruturas de transportes, de comunicações, educação, etc. Isto significa que o desenvolvimento do capital privado é acompanhado por um crescimento constante de investimentos sociais³. O resultado é que o capital privado não suporta todos esses custos de investimentos sociais, sendo, então, socializado, ou seja, recaem sobre o Estado. Há, por um lado, uma crescente elevação das despesas com as quais o orçamento público deve suprir e, de outro, uma busca constante por parte do capital privado em se isentar de qualquer um destes custos.

Ao tratar com mais detalhe a construção e planejamento das infraestruturas de transportes, o papel do Estado torna-se preponderante, uma vez que o desenvolvimento do capitalismo incumbiu as suas instituições da tarefa de dispor de uma série de estruturas físicas capazes de atender as demandas de circulação e produção do capital. Neste sentido, apresenta-se aqui uma situação concreta em que um assunto de ordem econômica (desenvolvimento das forças produtivas) acaba por adentrar-se na esfera político-administrativa (relações de produção) estatal.

³ Os custos relacionados ao campo do consumo social (previdência social, seguro de vida, seguro desemprego, etc.) acompanham, da mesma maneira, o desenvolvimento do capital privado (O’CONNOR, 1977).

Conforma-se um complexo de relações entre o capital privado (em especial o setor monopolista) e o Estado, onde a existência e desenvolvimento de um alimenta o crescimento do outro. Enquanto que no âmbito do mercado privado a organização é baseada segundo a expectativa de lucro, mobilizando o capital, que produz para o mercado e emprega trabalhadores somente quando há alguma possibilidade de lucro, o Estado, por sua vez, “organiza a produção em função de uma série de decisões políticas” fruto das relações conflituosas de interesses econômicos, sociais e políticos.

O capital privado enquadra-se nas diferentes escalas de ação do poder público, federal, estadual e municipal (onde se faz presente uma série de políticas fiscais, tais como o ICMS, que estimulam o desenvolvimento econômico regional). As escalas regional e local do sistema político expressam as suas nuances, que resultam da combinação complexa de distintos modos de produção das formações socioespaciais complexas. Estas, por sua vez, se articulam entre si e enquadram-se dentro de um mesmo sistema político institucionalizado em nível nacional e, que interage, da mesma maneira, com sistemas políticos internacionais.

Não há dúvidas que a influência imperiosa sobre o Estado provém das classes dominantes, que se organizam e se interpenetram nas instituições do governo das mais variadas maneiras.

Há, normalmente, associações de industriais, de distribuidores, de retalhistas; há organizações que abrangem todo o comércio de sua região; e há federações de clubes locais de negociantes, cujos tentáculos alcançam os menores centros urbanos e mercados citadinos. Todas essas organizações são instrumentos ativos da construção de atitudes, da disseminação de opiniões conspícuas e da promoção de práticas que devam ser difundidas (HAMILTON, 1957 *apud* O’CONNOR, 1977).

No caso brasileiro, a sua transição para o capitalismo com baixo grau de democratização e inserção de camadas populares na distribuição das riquezas nacionais, assim como a *conservação* de representantes de formas pretéritas de produção no Estado (a nossa revolução passiva ou “via” prussiana), permitiu uma interpenetração entre Estado e iniciativa privada de forma muito intensa. A organização dos *intelectuais* que

criam e disseminam a hegemonia da classe dominante, assim como garantem a execução dos investimentos sociais de seus interesses necessários para a circulação e produção do capital, ou seja, tanto os *intelectuais tradicionais* quanto os *orgânicos*, penetram nas mais variadas instituições.

São diversas as instituições públicas e privadas (sociedade civil organizada) que contribuíram no processo de construção das rodovias, assim como em sua expressão ideológica (destacando-se aqui a noção de integração e identidade catarinense). Muitas vezes de abrangência regional e representando interesses regionais, são exemplos notáveis a Maçonaria, Rotary, Lyons, associações de municípios, IHGSC (Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina), Fiesc, Fetranesc (Federação das empresas de transporte de cargas e logística no estado de Santa Catarina), técnicos e engenheiros ligados aos órgãos de planejamento e construção de infraestruturas de transportes, Fessc (Fundação Educacional do Sul de Santa Catarina), Udesc, UFSC, igrejas, jornais, rádios, revistas e meios de comunicação em geral.

2 - AS VIAS TERRESTRES NA GÊNESE NA FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO CATARINENSE

As estradas são as artérias de um povo
(Gov. Hercílio Luz, 1895)

2.1 DETERMINAÇÕES INICIAIS: QUADRO NATURAL E A OCUPAÇÃO DO TERRITÓRIO

Os primeiros séculos da presença portuguesa em terras que hoje constituem o território brasileiro foram marcados pelo desenvolvimento de importantes atividades econômicas, como a produção de açúcar no nordeste e a extração de especiarias, como canela, guaraná, castanha, etc., conhecidas como as “drogas do sertão”, o que estimulou a fundação das primeiras cidades. O interesse dos colonizadores lusos concentrava-se na extração de recursos naturais e outras possíveis fontes de lucros. A difícil sujeição do indígena ao trabalho imposto pelo colonizador levou a utilização da mão de obra escrava de origem africana, principalmente

no interior dos engenhos de açúcar do Nordeste do país. Já a extração de recursos naturais na região amazônica possibilitou a expansão da presença católica entre os indígenas.

As porções meridionais do território neste período eram terras pouco conhecidas, onde vicentistas e bandeirantes insistiam em percorrê-las em busca de riquezas. A captura de indígenas passou a ser a principal atividade. Foi forte a presença dos jesuítas entre os indígenas Charruas e Guaranis, desempenhando importante papel na economia da erva mate, madeireira e na introdução dos rebanhos de bovinos e muares nas áreas campestres.

A fraca conexão das terras meridionais a estas primeiras atividades econômicas coloniais teve como um dos agentes determinadores a influência das características naturais. É nesse sentido que o clima subtropical característico da região sul não favoreceu a produção de mercadorias diferenciadas que pudessem despertar o interesse das elites europeias. Outro aspecto determinante diz respeito à configuração montanhosa do relevo brasileiro, cujos paredões formados pela Serra Geral e a Serra do Mar influenciaram durante muito tempo para o isolamento entre a porção litorânea e o planalto. A densa vegetação atlântica, por sua vez, dificultava a ocupação e a exploração das terras e também funcionava como elemento dissipador.

Nas áreas subtropicais e temperadas frias, com populações indígenas escassas e sem maiores interesses imediatos à exploração comercial, foram se viabilizando, ao longo do século XVII em diante, a pequena produção mercantil, que poderia garantir às metrópoles as vantagens da ocupação territorial e a garantia e consolidação do poder colonial (MAMIGONIAN, 1998, p. 65).

Dessa maneira, as características do quadro natural das porções territoriais que formariam o Brasil meridional exerceram significativa influência no processo de ocupação do território, contribuindo sobremaneira para a consolidação das diferentes formações sociais e sua respectiva distribuição territorial, que se constituíram desde antes do período cabralino até aquelas que se consolidaram a partir da presença dos colonizadores.

Para a compreensão dos processos de desenvolvimento socioeconômico e construção de estradas abordados neste estudo,

interessa, em especial, destacar algumas das características gerais da paisagem natural que possuem forte expressividade na constituição das combinações geográficas catarinenses abordadas ao longo da pesquisa, como aquelas referentes ao clima, relevo, hidrografia e vegetação.

Em Santa Catarina a Serra Geral e a Serra do Mar funcionavam como uma barreira natural, separando o estado em duas grandes porções: a vertente litorânea e a vertente do interior. A vertente litorânea abrange os vales atlânticos e planícies costeiras, enquanto a vertente do interior engloba as porções do Planalto, cujos rios alimentam as bacias dos rios Uruguai e Iguaçu (Figura 3 e 4).

A Serra Geral apresenta encostas bastante íngremes e em patamares, vales encaixados e escavados pela força dos rios. A região do vale do rio Itajaí-Açu é o local onde a serra se encontra mais dissecada, intercalando vales com encostas escarpadas, em topo-planos e em patamares. Na porção mais ao sul, onde se formam as bacias dos rios Araranguá e Tubarão, destacam-se imensos paredões onde se encontram as maiores altitudes do estado. Seguem até a divisa com o Rio Grande do sul, culminando em cânions, como os de Itaimbezinho. Dentre sua complexa geologia, há os sucessivos acamadamentos de sedimentos depositados em uma antiga fossa tectônica durante os períodos Paleozóico e Mesozóico. Os derrames basálticos que cobriram boa parte da porção meridional do continente americano no Mesozóico deram origem às rochas sedimentares e metamórficas formadoras da Bacia do Paraná.

Ao longo da orla atlântica catarinense predominam os sedimentos arenosos depositados no Quaternário, formando uma planície costeira que varia em largura. É interrompida em diversos segmentos por rochas antigas que compõem a formação Serras do Leste Catarinense, dando forma a promontórios, costões e ilhas que traçam um litoral recortado, onde as forças das correntes oceânicas são amenizadas dando lugar a baías abrigáveis, enseadas e áreas protegidas. Já a partir do município de Laguna, o terreno sofre uma quebra em direção sudoeste, onde a ação do mar foi mais intensa, fazendo desaparecer os remanescentes da formação das Serras do Leste Catarinense. Predomina uma extensa e continuada planície costeira com algumas lagoas, lagunas e campos de dunas que se estende pelo Rio Grande do Sul.

Os afloramentos da formação Serras do Leste Catarinense são constituídos pelas rochas mais antigas que se encontram no estado. Situam-se nas áreas litorâneas do norte do estado até o município de

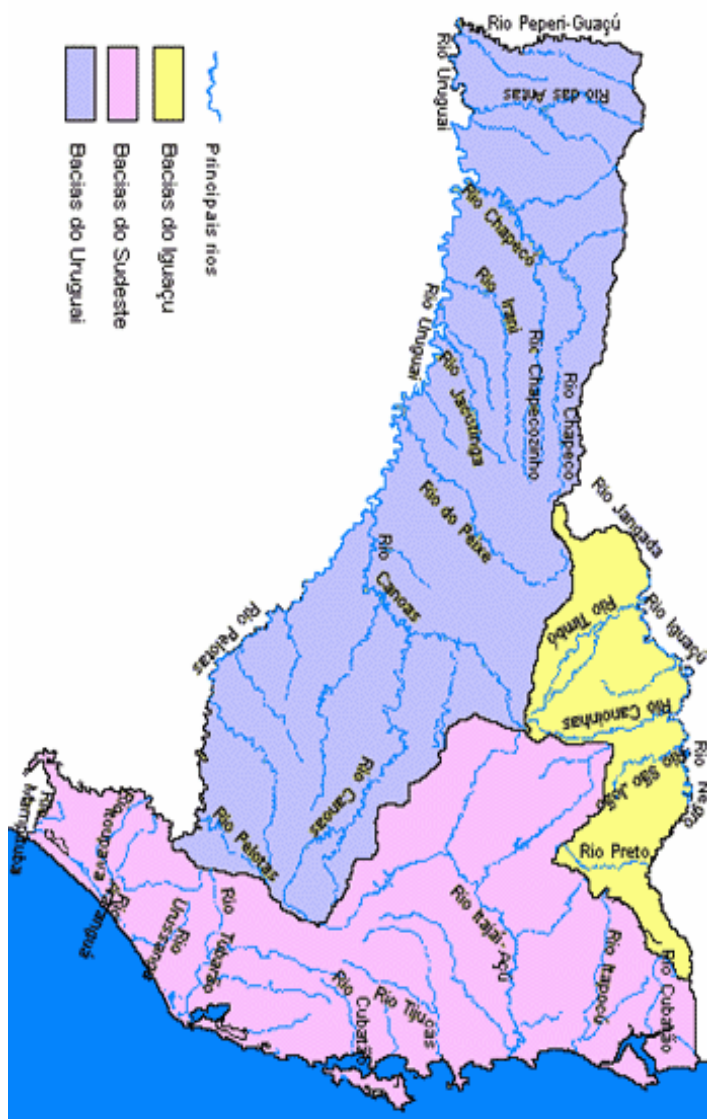
Laguna, entre as formações da Serra Geral e da Bacia do Paraná e a planície costeira, em formas de mares de morros com feições mamelonadas e arredondadas. De um modo geral, são testemunhos da presença pretérita da Serra do Mar, importante cadeia montanhosa que segue paralela à costa brasileira até as mediações do município de Joinville. Atribui-se a presença da Serra do Mar na região nordeste do estado às extensas encostas, vales dissecados e grandes altitudes. Em diversos pontos do estado as rochas já se encontram em um estágio avançado de intemperismo, conferindo um alto grau de erosão e extensos perfis de solo.

Na vertente do interior, acima da Serra Geral, situa-se o planalto basáltico, representando cerca de 50% do território catarinense. É composto por rochas basálticas formadas a partir dos sucessivos derrames, transcorridos durante o longo processo de separação dos continentes. Apresenta um relevo acidentado, intercalado por áreas mais aplainadas, com vales dissecados pela ação dos rios, encostas em patamares, destacando-se os rios Canoas e Pelotas, formadores do rio Uruguai. O terreno vai perdendo altitude em direção sudoeste, orientando grande parte dos rios para a bacia do rio Uruguai. Destacam-se os rios Correntes, do Peixe, Jacutinga, Irani, Chapecó e Peperi-Guaçu. A dissecação dos rios deu origem a topo-planos conhecidos regionalmente como Planalto de Chapecó, Planalto de Palmas, de Campos Novos, entre outros. (Figuras 3 e 4).

Figura 3: Imagem de satélite com destaque para o relevo de Santa Catarina



Figura 4: Principais bacias hidrográficas de Santa Catarina



Fonte: Companhia Catarinense de Águas e Saneamento

2.2 COLONIZAÇÃO E OCUPAÇÃO DO BRASIL MERIDIONAL

Durante os séculos XVI e parte do século XVII a ausência de uma base portuguesa nas porções meridionais do continente sulamericano deixava livre a presença de viajantes de outras nacionalidades, que aproveitavam as ótimas condições naturais para atracar suas embarcações ao longo do litoral catarinense, em especial na Ilha de Santa Catarina. A presença de estrangeiros na região se intensificou quando a bacia do rio da Prata passou a ser utilizada para o escoamento dos metais preciosos oriundos das terras sobre domínio espanhol.

Este novo contexto geopolítico e a intensa circulação de estrangeiros na região meridional levaram a coroa portuguesa a atentar-se com mais entusiasmo para essa porção de seu território, tendo em vista a ameaça de perda de seu domínio sobre aquelas terras. Nesse sentido, a fraca presença portuguesa e as fronteiras sem definição clara precisavam ser revertidas. Além disso, a coroa lusitana buscava incessantemente sua parcela na lucrativa extração de minérios. Estas questões motivaram a fundação de uma série de vilas no século XVII – as Vilas de Desterro, *Laguna* e São Francisco do Sul por vicentistas, a mando da coroa portuguesa – e a construção de fortes que visavam resguardar a propriedade lusa e dar suporte às investidas de expansão territorial para a região platina.

Dentre as primeiras vilas fundadas ao longo da costa catarinense, a Vila de Nossa Senhora de Desterro se destacava por sua posição geográfica e as condições naturais, com destaque para suas baías abrigáveis, disponibilidade de madeira e fontes de água. Isso fez da Ilha de Santa Catarina um dos melhores pontos de parada para os navegadores da porção meridional do continente.

De todos os tempos o porto de Santa Catharina (sic) foi considerado, pelos mais abalizados navegantes, historiadores e militares, como um dos principaes (sic) do Sul, não só pela franqueza completa e absoluta de sua barra, como pelos numerosos abrigos, angras, abras e enseadas que existem dentro das duas grandes bahias (sic) que ficam entre a ilha daquelle (sic) nome e a terra firme (PROENÇA apud SOUZA, 2010).

Não foram poucas as dificuldades enfrentadas por esses primeiros colonizadores. As distâncias entre os núcleos de povoamento limitavam o comércio e mantinham essas populações demasiadamente isoladas e suscetíveis. Limitavam-se assim a uma produção de subsistência. A ameaça de uma possível invasão estrangeira a fim de dominar as terras meridionais permanecia imperativa.

A criação da capitania de Santa Catarina em 1738 com sede na vila de Desterro foi um importante passo para romper com o isolamento das vilas litorâneas, agrupando-as administrativamente. O surgimento de todo um aparato administrativo e seus respectivos administradores ligados à Coroa portuguesa facilitava o atendimento das demandas que surgiam das embrionárias atividades econômicas. “O germe da atual sociedade política nasceu na Ilha de Santa Catarina do ato do governo português que nela criou a Capitania” (PELUSO Jr, 1944 *apud* HÜBENER e BARRETO, 1990).

No intuito de manter a posse destas terras, Portugal deu início ao processo de colonização baseado na imigração, trazendo para a região casais açorianos e madeirenses que reforçaram o povoamento das vilas já estabelecidas no século anterior e fundaram novas vilas ao longo da costa. Ao referir-se sobre os núcleos de povoamento fundados durante o século XVII e XVIII na porção meridional do continente sulamericano, Souto Maior (1968) comenta que

(...) os núcleos esparsos existentes não só na costa gaúcha mas, também, na catarinense não constituíam garantia para manter a posse destas regiões próximas à fronteira e ameaçadas de agressão externa. Tal fato levou o governo português a introduzir aí o sistema de colonização com casais açorianos a fim de completar a ocupação, estabelecendo um povoamento contínuo de Santa Catarina ao Rio Grande do Sul (SOUTO MAIOR, 1968, p. 11).

Os grupos pioneiros de colonos açorianos e madeirenses aportaram no porto da Vila de Nossa Senhora do Desterro em 1748. Até 1756 o número de imigrantes que vieram para a Capitania de Santa Catarina ultrapassou a casa dos 6 mil, sendo que uma parte foi destinada a povoar o território do Rio Grande do Sul (Phillippi, 1995). “A vinda

dos açorianos deu a Santa Catarina população estável, agricultura florescente, pesca abundante e indústrias manufatureiras. Toda a ilha e o continente fronteiriço prosperaram com seus pequenos povoados” (PHILIPPI, 1995, p. 25).

Inicialmente partes destes novos imigrantes/habitantes se dedicaram ao militarismo, enquanto outros trabalhavam na produção agrícola, oficinas artesanais e na pesca. Esta produção familiar deveria atender não só as necessidades de suas famílias, mas também suprir as demandas provenientes do corpo do exército que trabalhava resguardando a costa catarinense contra possíveis ofensivas estrangeiras. “O novo tipo de colono deveria ser tanto um soldado quanto um agricultor, para poder tanto defender sua terra quanto cultivá-la” (WAIBEL, 1958).

A necessidade de proteção e incorporação definitiva das terras meridionais foi, sem dúvida, pensada juntamente com a atividade da pesca da baleia. Da espessa camada de gordura deste animal presente na costa meridional durante as estações mais frias se extraía um valioso óleo exportado para as metrópoles europeias, onde era empregado principalmente na iluminação pública, na construção civil e como lubrificante. Nesta atividade econômica se utilizava a mão de obra açoriana complementada pelo trabalho de escravos, e foi uma das principais fontes de extração de riquezas desempenhadas pela Coroa portuguesa nas porções meridionais durante o século XVII e XVIII (SILVA, 1992).

A produção agrícola e a pesca também se colocaram como importantes atividades econômicas. O excedente da produção, com destaque para a farinha de mandioca e o peixe-seco, abasteceu grandes centros urbanos do país, como Rio de Janeiro e Salvador. A atividade comercial ligada ao porto em Desterro deu origem a uma elite de comerciantes cujo trabalho na produção de óleo de baleia, assim como nas duras condições de produção e comercialização da farinha de mandioca, permitiu a expropriação dos colonos, contribuindo para a ascensão de uma classe senhorial (ibid).

2.3 AS ROTAS PIONEIRAS

Os caminhos terrestres que existiam no período da chegada dos europeus foram chamados de *Peabirus*, nome indígena que assegura a abertura dessas rotas a estes desbravadores originários. Nas terras que hoje compreendem o estado de Santa Catarina registrou-se a presença dos Carijós, do tronco Tupi-Guarani, localizados predominantemente no litoral, enquanto que os Kaingang e Xokleng, pertencentes ao tronco macro-Jê, situavam-se ao longo das encostas da Serra Geral e Planalto Catarinense até a fronteira com a Argentina.

Tratavam-se de picadas abertas em meio à mata que se ajustavam às características naturais do terreno pelas quais percorriam a pé, chegando a possuir dimensões continentais. Os povos que habitavam o litoral praticavam também a navegação em baías e alguns trechos fluviais com a utilização de canoas construídas a partir de troncos de árvores que flutuavam com facilidade.

Suas práticas socioeconômicas não os levaram a necessitar de uma vasta e permanente rede de estradas. De um modo geral, os povos indígenas que habitavam as porções meridionais das terras lusitanas eram semi-nômades, desenvolveram uma incipiente divisão do trabalho e não há registros de práticas comerciais, o que não contribuiu para uma maior dedicação na construção de caminhos permanentes. “A mobilidade espacial das comunidades indígenas estava ligada, por um lado, à busca de alimentos nos espaços dominados pelas tribos e, por outro, à identificação de espaços novos passíveis de ocupação futura” (BRASILEIRO, 2001, p. 32).

Dentre estes caminhos indígenas abertos por entre as matas subtropicais, destaca-se um Peabiru constituído por uma rede de caminhos cujo percurso principal ligava a orla atlântica com os Altiplanos Andinos, possibilitando a comunicação com o império Inca. Tal trajeto foi realizado em partes por alguns desbravadores europeus, como Álvaro Nuñez Cabeza de Vaca e Aleixo Garcia, que seguiram em busca de metais preciosos. Alguns dos ramais dessa rota de dimensões continentais partiam do atual município catarinense de Garuva (QUANDT, 2003).

Os caminhos terrestres abertos durante o período de colonização que se estendeu até a abertura dos portos e a independência do Brasil estiveram associados às rotas estabelecidas a partir das atividades econômicas desenvolvidas. As exportações de *commodities*, como o ouro e o açúcar, estimularam a consolidação de caminhos das zonas

produtoras até os portos. A abertura de caminhos nessas regiões era bastante controlada, procurando evitar o contrabando de mercadorias.

Já nos sertões do interior a abertura de caminhos seguia os passos dos vicentistas e bandeirantes em busca de metais e captura de indígenas. Os primeiros caminhos interioranos foram abertos a partir da presença mais intensiva e constante dos colonizadores. A instalação da colônia de Sacramento e das missões jesuíticas na porção meridional do continente sulamericano, fizeram do atual território catarinense passagem obrigatória de tropas do exército, bandeirantes e tropeiros.

Neste processo de construção de dois “Brasis”, das áreas litorâneas voltado para o comércio com as metrópoles, e aquele do interior desbravado por bandeirantes onde se assentavam atividades agropastoris e extrativistas, havia, neste primeiro momento, poucos e precários meios de comunicação entre eles, tendo em vista, sobretudo, as peculiaridades do quadro natural. Em relação à presença da barreira natural formada pela Serra do Mar, Ab’Saber (*apud* PEREIRA, 1998) destaca que

Tais escarpas de 800 a 1.000 metros recobertas por florestas pluviais, densas e maciças, por muito tempo dificultaram as ligações entre os sítios portuários da costa e os compartimentos do planalto de clima tropical de altitude, que se comportavam como amostra da vasta e desconhecida hinterlândia. As primeiras grandes vitórias dos homens sobre tais serras costeiras, assimétricas e abruptas, processaram-se tardiamente no período do ouro. Antes, as aludidas escarpas comportavam-se como se fossem verdadeiras muralhas, facilitando o isolamento e a segregação. Por muito tempo, a ascensão aos planaltos ficava adstrita ao traçado das velhas trilhas tupis...”

No caso catarinense, a divisão natural provocada pelas serras contribuía para a constituição desses “dois mundos”, promovendo a formação de grandes complexos regionais: litoral e planalto (PELUSO Jr, 1952, WAIBEL, 1958). Nas palavras de Silva (1941): A Serra do Mar divide as estradas de rodagem em dois grandes sistemas: o do litoral e o do planalto. Comportando-se como um sério obstáculo a se transpor, tem dificultado as ligações com o interior” (SILVA, 1941).

Ao diferenciar as formações geológicas das Serras litorâneas em São Paulo e Paraná, assim como dos vales atlânticos do Rio Grande do Sul, Peluso Jr (1952) chama atenção para a convergência dos rios em uma mesma região, facilitando a concentração da vida social e econômica de todo o território em um centro polarizador – as suas respectivas capitais⁴. No momento em que o planejamento voltar-se-ia para a integração nacional, e as atividades importação-exportação decaíram frente à integração das economias regionais apoiada no rodoviarismo, Porto Alegre, Curitiba e São Paulo “já tinham asseguradas suas posições de capitais regionais” (PELUSO Jr, 1968). Em Santa Catarina, por outro lado, os rios que correm para o Atlântico se espalham em diversas bacias independentes. Desse modo, no estado “as vias de comunicação” se constituíram de forma divergente. “Espalham-se até alcançar o oceano, através dos vales que foram escavados pela erosão devido à falta da Serra do Mar (PELUSO Jr., 1952, p.14).”

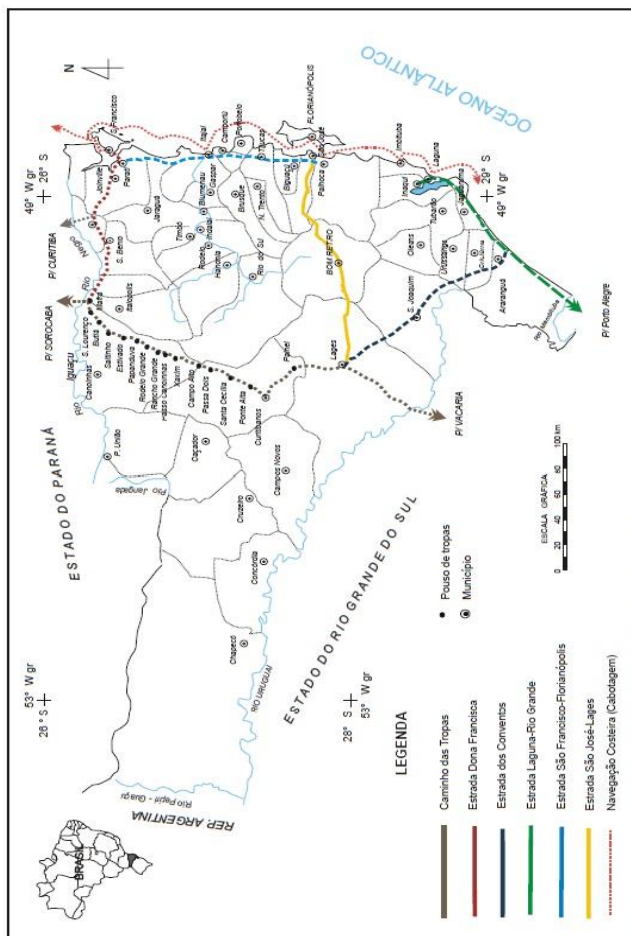
Faltava, pois, num território em que tudo leva à dispersão, inclusive a diversidade étnica, faltava uma estrada de integração que levasse à capital às pulsações do corpo catarinense e dele recebesse influência. E integração que tem sentido econômico e social também, mas sobretudo político, tal como a estratégia militar a que as vias de comunicação devem atender (OLIVEIRA, 1984, p. 156).

Inspirado neste processo de diferenciação regional que se desenvolvia nos primeiros séculos de ocupação, Silva (1941) classificou as estradas em dois sistemas, estando um localizado na porção litorânea e outro na porção do planalto. Dentre essas estradas, destacavam-se

⁴ “Não há, no território catarinense, nenhum ponto de fácil acesso aos grandes vales interiores. A serra geral não é atravessada por rio que demandam o oeste, como em São Paulo, ou Paraná, nem tampouco é drenada por cursos d’água que se dirigem para um ponto próximo à costa, como no Rio Grande do Sul. Pelo contrário, é um divisor de águas de difícil travessia, isolando o planalto basáltico do restante espaço catarinense (PELUSO Jr., 1968).

algumas rotas utilizadas pelos colonizadores, como o caminho de Desterro a São Francisco do Sul, caminhos de tropas, caminhos de ligação entre as regiões do planalto e litoral (Figura 5).

Figura 5: Rotas pioneiras de Santa Catarina.



Fonte: SILVEIRA (2006)

2.3.1 - Caminho de Desterro a São Francisco do Sul

Tratava-se de uma picada utilizada pelas populações localizadas na zona litorânea. Há registros de sua existência desde o início do século XVIII (SILVA, 1941). O caminho não possuía boas condições de trafegabilidade, tendo em vista que o principal meio de transporte utilizado por essas povoações era o da cabotagem. As diversas enseadas e baías protegidas encontradas no litoral foram desde o início da ocupação do território catarinense aproveitadas para a prática da navegação, que possibilitavam o deslocamento das populações e o escoamento da produção. Este traçado corresponde a uma das principais vias do estado, a BR 101.

2.3.2 - Caminhos dos Tropeiros

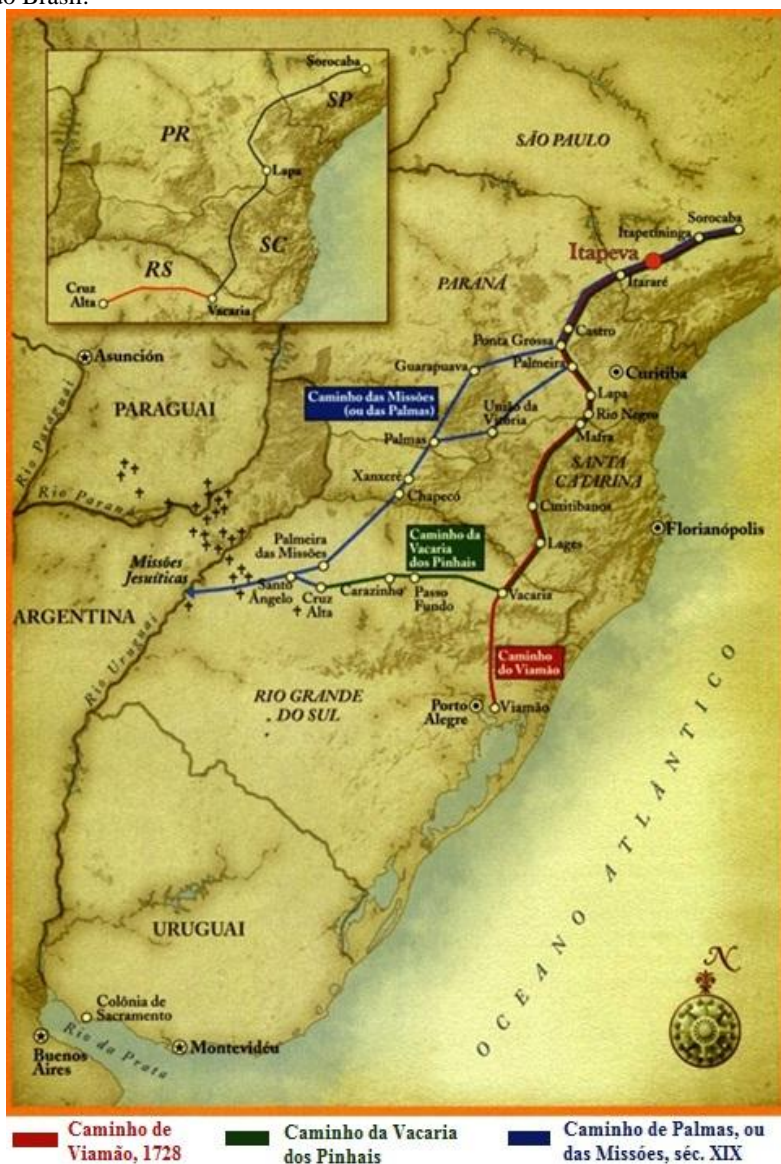
Enquanto as primeiras colônias de povoamento açoriano e madeirense se fixavam no litoral catarinense, as áreas de planalto foram sendo ocupadas por paulistas vinculados ao tropeirismo. Remanescentes das antigas missões jesuíticas, os imensos rebanhos que se reproduziam naturalmente nas áreas de campos dispostas ao longo do planalto meridional passaram a ser arrebanhados e preparados para a venda. Com o tempo, tropeiros e bandeirantes foram se fixando a terra na lida do gado.

A abertura de novos caminhos possibilitava o transporte dos rebanhos às feiras de Sorocaba, local onde os animais eram vendidos e levados à região das minas no interior do país. A atividade da mineração provocou um surto de urbanização que demandava o fornecimento de alimentos, entre os quais se destacava o charque. Além disso, a procura por rebanhos de muares e gado também sofreu significativo aumento em razão da necessidade de transportar os minérios para a área portuária na capital do Império, de onde seguiam para o continente europeu. De um modo geral, a atividade mineradora que estimulou o desbravamento do interior brasileiro foi também responsável pela construção das primeiras redes de estradas em território nacional, com destaque para as estradas reais deste circuito das áreas de mineração para os portos de exportação.

A abertura destes caminhos teve um papel central não só na prosperidade das atividades de mineração, mas também no conhecimento de terras ainda não colonizadas e efetivamente incorporadas à coroa lusa, cujo reconhecimento realizado pelos tropeiros acabou também sendo o elemento fomentador de novos núcleos de povoamento pelo interior do país.

A descoberta de traçados mais eficazes, que passavam por locais menos perigosos, que aproveitavam campos naturais, ou que evitavam serras, fazia com que as rotas dos caminhos das tropas tivessem certa dinâmica em relação ao seu traçado (Figuras 6 e 7). Além disso, a tentativa de desviar dos postos de coleta de tributos também era uma forte motivação para caminhos alternativos. “Na procura de melhores pastagens para as cavalgadas e o gado em trânsito, bem como nas descobertas de novos passos que evitassem os registros onde eram cobradas pela Real Fazenda taxas a tanto por cabeça, foram sendo abertas variantes numerosas” (QUEIROZ, 1981, p. 24). O abandono de caminhos atingia duramente a vida das populações que viviam em seu entorno, uma vez que se dedicavam basicamente às atividades ligadas ao tropeirismo. Esta realidade pôde ser registrada no atual território catarinense, como se vê na Figura 6.

Figura 6: Rota dos principais caminhos de tropas do século XVIII e XIX no sul do Brasil.



Fonte: IHGGI - Instituto Histórico, Geográfico e Genealógico de Itapeva

2.3.2.1 - Caminho de Viamão a Laguna

Tratou-se de uma das primeiras rotas abertas por tropeiros no intuito de escoar os rebanhos de muares e bovinos provenientes da região das Vacarias do Mar até o porto de Laguna. Aberta por volta de 1711, o caminho era utilizado também para se chegar à colônia de Sacramento, fundada em 1680 onde é atualmente o Uruguai. Foi largamente utilizada no transporte de rebanhos, até a abertura de um caminho de maior eficiência, a estrada dos Conventos.

2.3.2.2 - Estrada dos Conventos

Esta estrada, aberta por volta de 1730, seguia pelas margens do rio Araranguá, subia a Serra Geral e chegava no Planalto de Lages, indo em direção ao sudeste brasileiro. Este caminho foi muito importante para a economia da vila de Laguna. Garantia o arrecadamento de tributos pelo trânsito das tropas de rebanhos e toda uma série de atividades produtivas e comerciais. Quando a Estrada dos Conventos entrou em desuso a economia lagunense foi fortemente afetada levando-a a uma progressiva estagnação.

2.3.2.3 - Caminho das Tropas

A nova estrada que veio a substituir a Estrada dos Conventos facilitou o trajeto realizado pelos tropeiros, uma vez que passou a evitar desvios pelo litoral e fixou uma rota mais curta de aproveitamento dos campos naturais disponíveis nas áreas do planalto rio-grandense, catarinense e paranaense, que serviam de alimento para os rebanhos. Aberto por volta de 1731 tinha como ponto inicial a localidade de Viamão (RS), seguia para os campos de Vacaria, adentrava a região do Planalto, percorrendo as imediações de Lages e Curitiba, continuava pelo planalto de Curitiba (PR) até, por fim, encontrar as feiras de Sorocaba (SP). Este caminho se consolidou como um dos mais duradouros e um dos mais importantes durante o período em que

predominavam os transportes de cargueiros. Esta rota ainda tem relevância inegável para toda a região sul do país, constituindo-se hoje em uma das principais rodovias federais desta região, a BR-116. Na figura 7 é possível visualizar a lida dos tropeiros.

Figura 7: Foto de Tropeiros em Ponta Grossa/PR, 1953.



Autor: Gonçalves Leal.

Os animais transportados do Rio Grande do Sul até as feiras de Sorocaba encontravam nas manchas de campos naturais distribuídas nas proximidades de Lages, São Joaquim e Palmas, local ideal para pouso, o que estimulou a fundação de diversos núcleos de povoamento ao longo do Caminho das Tropas no eixo Norte-Sul-RS/MG. Na figura 8 é ilustrada a paisagem típica das áreas de criação nos campos naturais.

Figura 8: Paisagem dos campos de criação



Fonte: Revista Brasileira de Geografia, 1940. Vol. 2, nº. 2

A ação dos tropeiros e estancieiros na criação e transporte dos rebanhos de muares e bovinos foi o elo econômico para a integração dos sertões meridionais com o restante do país, como demonstrado por Silva (1941, p. 809):

No passado, foi por certo esse nosso caminho o de maior importância social e econômica para o Sul. Ele consolidou a posse das terras do interior do Sul do país. Estrada pioneira pela sua orientação no sentido geral dos meridianos foi, por muitos anos, um fator de unificação nacional.

Nesse contexto, em 1766 foi fundada pelo paulista Antônio Corrêa Pinto a vila no planalto de Nossa Senhora dos Prazeres das Lagens. A fundação desta vila seria uma maneira de garantir o transporte eficiente e seguro dos rebanhos, dando suporte aos tropeiros viajantes. Além disso, a ocupação do planalto fazia parte do projeto de ocupação portuguesa, ou seja, visava povoar o local a fim de garantir a posse daquelas terras à Coroa lusa (IBGE, 1968).

Vieira e Pereira (2009) destacam que “a formação pastoril, originalmente impregnada de espírito nômade, aos poucos se sedentariza, dando origem a estâncias, vila e povoados e transformando o meio de produção fundamental de móvel – o gado, em fixo – a terra”. Assim, a fixação do homem a terra, extraíndo dela o meio principal de sobrevivência, o gado, possibilitou o desenvolvimento de relações servis de produção (VIEIRA e PEREIRA, 2009), onde agregados ajudavam na lida da fazenda, ganhando em troca o direito de viver nas terras do proprietário, plantar para subsistência ou ainda obter uma parte da produção do gado (renda produto) (PELUSO Jr, 1991).

Nas terras concentradas nas mãos de “coronéis” em que se sucedia a principal atividade econômica ligada à criação dos rebanhos, havia ainda uma pequena atividade agrícola no interior das zonas de mata, onde agregados e seus familiares dedicavam-se à agricultura e outros extraíam a erva-mate, cuja relação entre eles e o proprietário da terra muitas vezes também se baseava na renda-produto.

O gado criado a solta em grandes propriedades dispensava o emprego de mão de obra intensiva, o que não favoreceu a concentração demográfica. Segundo Queiroz (1981, p. 28), cada 5 mil cabeças de gado despendiam o trabalho de seis homens. Permanecia na cidade um número restrito de artesãos, comerciantes e trabalhadores de

manufaturas. Ainda segundo Queiroz (1981, p. 38), dos aproximados 9 mil habitantes da vila, 500 viviam no núcleo urbano.

Sendo a criação de gado a principal atividade econômica, viviam grande parte do ano retirados nas fazendas, retornando à cidade somente nos duros períodos de inverno. As difíceis condições de trabalho, a pobreza generalizada nos primeiros períodos de estabelecimento da pecuária, caracterizavam o ritmo de vida dessas populações fortemente atrelado ao próprio ritmo da natureza. Em um relato de um viajante citado por Queiroz (1981, p. 39) é possível identificar este quadro: “Fazem como os animais no campo. Retiram-se, entre ponchos e cobertas de lã, emagrecem e gelam durante os meses frios. Reaparece então o gado e de novo o leite, a manteiga, melhor carne e pode recommençar o processo de engorda dos seres humanos”.

O direito de uso e posse de parte das riquezas extraídas das terras concedidas aos desbravadores, como à Corrêa Pinto, foi a prática, pode-se dizer oficial, empregada pela coroa (evidentemente não impedindo a simples posse por parte de fazendeiros). “Como se costumava àquela época, procurou-se conciliar os objetivos da Metrópole aos interesses particulares de Corrêa Pinto, oferecendo-lhe privilégios” (QUEIROZ, 1981, p. 25).

Destas relações sociais estabelecidas entre Estado, os detentores de terras e os despossuídos, formou-se uma elite de fazendeiros latifundiários com poder de coronéis, que concentrava o poder econômico, militar e político, utilizados para subjugar e manter à sua órbita peões, agregados e outros pequenos fazendeiros. Cada núcleo de povoamento tinha seu chefe político, o seu coronel. Desse modo, à medida que todo o aparato estatal se estabelecia, estes homens (ou parentes próximos ou homens de confiança) passavam a ocupar os cargos públicos nas vilas, criando uma estreita relação dos seus interesses particulares com o Estado, assim como poder de persuasão sobre os demais habitantes da região.

Os maiores latifundiários coronelistas da região de Lages se constituíram a partir da família Ramos. “Latifundiários prósperos, coronéis por obra e graça do imperador. Os Ramos subjugarão a vida política local desde os idos de 1850 até o ano de 1972” (SILVA, 1994, p. 31). De modo bastante sintético, Marli Auras comenta sobre as imbricações dos aspectos econômicos e políticos que marcaram a região do planalto de Santa Catarina:

A colonização catarinense deu-se de modo distinto do verificado, por exemplo, em São Paulo, onde era comum a existência de fazendas cultivadas por imigrantes assalariados, que residiam no próprio local de trabalho. No espaço catarinense, as vastas propriedades que ponteavam o planalto lageano, utilizadas na criação extensiva de gado bovino, não empregavam mão-de-obra imigrante – os peões e agregados eram autóctones –, a relação entre estes e o “coronel”, dono das terras, era clientelista, não assalariada, marcada profundamente pelo sistema de compadrio. Estas áreas de latifúndio – domínio da oligarquia Ramos – permaneceram à margem do processo de colonização que, fortemente, irá caracterizar a ocupação das terras de Santa Catarina (AURAS, 1991 p. 135).

Respondendo à crise da mineração no Brasil central, o transporte do gado para as feiras de Sorocaba em São Paulo diminuiu. Por outro lado, a chegada de levas de imigrantes em toda a porção meridional do país, assim como parte da atual região sudeste, estimulou a criação de gado de corte destinado a produtos alimentícios, couro etc. Além disso, os tempos anunciavam a utilização de novos meios de transportes.

Até depois da independência, quase até o fim do Império, a Estrada de Tropas, o Caminho do Sul, a Rota dos Sertões para Viamão – que muitos foram os nomes que tomou – constituiu o principal vínculo a unir o Extremo Sul ao centro do Brasil. Era apenas uma trilha amoldada a casco de burro e ao passo das boiadas. Mas a sua influência só esvaiu-se ao principiar o tempo do trem de ferro e dos navios a vapor (QUEIROZ, 1981, p. 23).

A perda de importância do caminho das tropas que ligava os campos do Rio Grande do Sul à província de São Paulo, passando pelos campos de Lages, se deve também a abertura de novo caminho. Os tropeiros passaram a utilizar outra rota que ligava a província do Rio Grande do Sul a Campos Novos e seguia para os campos de Palmas, desviando de Lages e do posto de coleta de impostos que se situava

nesta vila pela passagem dos animais (WERNER, 2004). Cerca de dez anos após o estabelecimento das primeiras fazendas, havia cerca de 36 mil cabeças de gado nos campos de Palmas (QUEIROZ, 1981, p. 28). Esta nova estrada que percorria os Campos de Palmas garantiu uma frente de ocupação das terras contestadas do meio oeste catarinense (Figura 6).

A partir do início do século XIX, uma série de acontecimentos políticos e econômicos estimulou o estabelecimento da integração entre Desterro e o Planalto de Lages. Dentre eles destacam-se a mudança de jurisdição da vila de Lages, a chegada dos imigrantes à Província, as demandas por produtos essenciais, como o sal, questões estratégicas e militares de defesa do território.

2.3.3 Caminhos da integração

Durante os séculos XVIII e XIX os caminhos terrestres oficiais no território que hoje compreende o estado de Santa Catarina foram abertos, em sua grande maioria, pelos próprios colonizadores, isentando a província dos custos e da ação direta na abertura de vias. Aqueles que se dispunham a realizar tal empreitada recebiam em troca a concessão de terras, títulos militares, ou ainda eram nomeados para cargos públicos (CAMPOS, 2004). Corrêa Pinto, por exemplo, trabalhou na abertura de caminhos como parte dos serviços a serem prestados à Província por receber o direito de uso de uma porção de terras que compreende a atual região de Lages e São Joaquim. Grande parte das vias de circulação existentes nos núcleos povoados por imigrantes de origem germânica e italiana que se instalaram a partir do século XIX foram, em grande parte, abertas pelos próprios habitantes dessas localidades. Na maioria dos casos se aproveitaram dos caminhos abertos pelos indígenas que habitavam a região, os *Peabirus*, assim como as aberturas naturais das calhas dos rios.

Apesar da baixa intervenção direta da província na construção e investimentos em vias de comunicação, deve-se destacar a sua visão estratégica impressa nas importantes iniciativas de planejamento de algumas das principais vias terrestres, cuja abertura foi fundamental para a plena execução das atividades econômicas e arrecadação de impostos, tais como o Caminho dos Conventos, o caminho de Desterro a Lages, o

caminho de Itajaí a Curitiba e a Estrada Dona Francisca. Os esforços centravam-se no escoamento da produção de erva-mate, extraída nas áreas de florestas de araucárias, e da venda dos rebanhos de bovinos e muare e os produtos derivados, como o couro. Os caminhos abertos sobre os vales atlânticos foram, deste modo, originados a partir de atividades sócio-econômicas distintas, mas que não agiram isoladamente entre si, a saber: a ação do tropeirismo, do escoamento da erva-mate e a ação colonizadora dos imigrantes, principalmente na região do litoral norte e Vale do Itajaí.

A ação dos imigrantes foi, sem dúvida, responsável pela abertura de praticamente todos os caminhos sobre os vales atlânticos, pois foi somente a partir dessa ação colonizadora que a abertura e a constância dos caminhos tornaram-se possíveis. No entanto, é necessário diferenciar os impulsos que os motivavam.

A demanda por estradas que atendessem às atividades econômicas era ainda complementada pela questão estratégico-militar. As disputas territoriais que se acirravam tanto com a Coroa espanhola quanto com as Províncias vizinhas, estimulavam a construção de uma rede de comunicação no interior que permitisse o domínio territorial, demonstrando a necessidade dos caminhos transversais que interligassem litoral e planalto.

2.3.3.1 (Des)caminhos na integração entre a capital e Planalto de Lages

Apesar da distância entre a vila da Lages e Desterro girar em torno de 230 quilômetros, até o momento da fundação da vila planáltica, não havia nenhum caminho que partisse de Desterro em direção a serra. Impunha-se entre elas uma imensa barreira natural formada pela Serra Geral e as serras do leste catarinense.

Para que a prosperidade da vila de Lages fosse garantida era de suma importância o estabelecimento de uma rede de comunicação que permitisse a ampliação do comércio. A vila dependia do suprimento dos mais variados artigos não produzidos no local, tais como sal, querosene, tecidos, etc. Para tanto, era necessário o estabelecimento de uma rede de transporte com as vilas mais próximas.

Após o fechamento do antigo caminho dos Conventos por falta de uso, a abertura de uma ligação com a vila de Laguna foi empreendida pelo próprio fundador da vila, Corrêa Pinto, em 1771. Tratou-se de uma picada que, na época da invasão espanhola na Ilha de Santa Catarina, em 1777, “permitiu a fuga de numerosas famílias lagunenses, temerosas de ser a cidade também invadida pelos mesmos inimigos” (COSTA, 1982, vol. 1 p. 92).

Já os primeiros registros de ligação com a vila de Desterro datam de 1776, quando, após insistência de Corrêa Pinto, a província catarinense, em parceria com a província de São Paulo, ordenara a sua abertura, sendo que cada Província ficaria incumbida da abertura em seu respectivo território. O tenente Marinho, responsável pela execução de tal empreendimento, definiu o traçado da estrada passando pelo vale do rio Cubatão. No entanto, tal feito não ocorreu, uma vez que o tenente veio a falecer antes do término das obras (WERNER, 2004). A ausência desta estrada trouxe sérias complicações para Desterro durante a invasão espanhola, demonstrando a vulnerabilidade em que se encontrava a capital da Província.

A sonhada via de comunicação São José a Lages fez dura falta em 1777, por ocasião da invasão espanhola da Ilha de Santa Catarina e a tomada de Desterro pela até então maior esquadra armada do mundo, com 115 barcos, comandada por Dom Pedro de Ceballos Cortez y Calderón. Muitos soldados em debandada embrenharam-se pelo ínvio sertão onde, famintos, a morte os colheu. Acrescia o descontentamento do povo, em Lages, pela falta de recursos provenientes do litoral, até de sal, alimento necessário para o humano e o gado, que provinha do porto de Laguna, cuja trilha, aberta há vinte anos, ficou intransitável para cargueiros. São Paulo, fontes de suprimento mais perto, distava 200 léguas, e Desterro, apenas 60. Urgia uma ligação (REITZ, 1992, p. 35).

Uma nova tentativa de abertura de um caminho que ligasse Desterro a Lages foi tomada pelo governo catarinense no ano de 1787. Tendo sido desta vez executada, seguia inicialmente o curso do rio Imaruim em direção ao morro do Trombudo na atual região de Bom Retiro. O caminho tinha cerca de 115 quilômetros de extensão, de 10 a

15 metros de largura (variava de acordo com a elevação do trecho – estreita nas partes íngremes e larga nas partes planas (WERNER, 2004).

Apesar dos esforços, as barreiras naturais (tais como a densa vegetação, rios caudalosos, montanhas íngremes, solos lamosos formadores de grandes áreas movediças, chuvas frequentes) impunham-se frente à disponibilidade de recursos financeiros e de tecnologia. Além disso, a baixa densidade demográfica na região dificultava a manutenção e a frequência de uso do caminho. Os vales florestados permaneciam sem dominação dos colonizadores, não havendo assim nenhum ponto de descanso ou apoio para os viajantes, o que tornava a viagem demasiadamente desgastante e deixava-os vulneráveis em relação aos indígenas botocudos que habitavam a região. Cerca de dez anos depois de sua abertura, o caminho já entrava em desuso.

A província de Santa Catarina interessava-se em apossar-se das terras do planalto, mas a incorporação da vila de Lages ocorreu somente em 1820, período em que tropeiros já haviam desbravado novo caminho das tropas mais a oeste, ligando a campanha gaúcha aos campos de Palmas e Guarapuava (Caminho de Palmas, Figura 6), enfraquecendo a importância de Lages como passagem de tropas. O interesse de Santa Catarina em anexar outras terras permaneceu. Após a abertura deste novo caminho mais a oeste, Santa Catarina seguiu reivindicando ao império a posse das terras ao encontro dos “espanhóis confinantes”, que abrange as vastas terras do planalto em direção ao oeste até a fronteira com a Argentina (THOMÉ, 2009). Este foi um primeiro passo para a integração territorial e administrativa entre as terras da porção litorânea e do interior de Santa Catarina. Os primeiros passos para uma integração econômica ainda estavam por vir.

Além da necessidade de proteger as terras contra possíveis invasões e garantir a posse delas, a Província de Santa Catarina, em especial a sede administrativa, via na construção de uma ligação entre as duas províncias uma maneira de participar do ciclo econômico da pecuária, ainda mais após as mudanças de caminho de tropas que já haviam retirado a cidade de Laguna das rotas principais (esta cidade sofreu um forte impacto econômico ao perder em arrecadação de impostos em função da mudança de rota). O controle sobre as estradas de tropas significava para as vilas provinciais o recebimento de taxas cobradas sobre cada rês transportada, assim como o aumento do comércio entre as vilas gerava a ampliação do recolhimento de tributos. Isso estimulava o estabelecimento de postos de coleta que

representavam a Província nesses locais mais remotos. Levava-se o elemento estatal, ainda escasso e inexpressivo aos habitantes do planalto. Ainda que incipiente, buscava-se uma integração administrativa.

Como destaca Piazza (1983, p. 244),

Se, até então, Lages ligava-se, preponderantemente, a São Paulo, onde o seu gado era vendido e, portanto, onde se fixavam os mais fortes laços econômicos e afetivos, de outra parte, não eram menores as relações comerciais e afetivas com o Rio Grande do Sul, pois, a continuidade da sua paisagem física era, também, a da paisagem cultural, consequentemente das ideias (PIAZZA, 1983, p. 244).

Nesse sentido, Lages nascia vinculada a São Paulo e ao Rio Grande do Sul. Integrá-la à sua nova província significava, naquele momento, estabelecer relações com a área litorânea. A construção de uma estrada de ligação se colocava, assim, como um pressuposto fundamental.

Foi somente a partir da dominação territorial efetiva pelos colonizadores que a estrada de ligação entre a sede administrativa da Província e a região do planalto encontrou motivação suficiente para vir a tornar-se permanente. Esta que, futuramente, daria origem a atual rodovia BR 282. Os vales florestados que separam estas regiões foram o destino dos primeiros imigrantes germânicos no Estado, dando origem a vila de São Pedro de Alcântara em 1829 no vale do rio Maruim. Em 1830 a vila abrigava cerca de 652 pessoas, segundo informou Phillipi (1995, p. 41). O autor ainda destacou que:

A colônia é situada na terra firme, bordando a estrada que antigamente se abriu atravessando o Sertão até a Vila de Lajes, começam as primeiras moradas à distância de seis léguas a oeste desta Cidade e seguem guarnecendo ambos os lados da estrada por uma extensão de mais de três léguas, tudo por sertão virgem e intransitável a (há) vinte anos (PHILLIPI, 1995, p. 38).

A falta de suporte pelo governo e até mesmo o não cumprimento dos fomentos a que havia se comprometido dificultaram a prosperidade das primeiras vilas fundadas, principalmente após 1830, quando um decreto acabou com qualquer ajuda financeira para colônias estrangeiras no país. Os imigrantes fundadores de São Pedro de Alcântara, de modo geral, foram os próprios construtores da estrada até Desterro, não havendo ajuda financeira e nem mesmo técnica para tal feito.

Trabalhavam nos engenhos de farinha de mandioca, na agricultura do milho, criação de animais e na produção de alguns processados, como o toucinho, o salame e a linguiça. O excedente era comercializado, muitas vezes, com base no escambo na parte continental de Desterro, o que não favorecia a acumulação.

As mercadorias eram negociadas na Praia Comprida, em São José e no Desterro. O transporte era feito nos ombros. Os mais fortes carregavam duas arrobas (30 quilos) e os outros o que pudessem. Com o produto da venda, traziam o essencial para a sobrevivência: um pouco de tecido, sal, soda, munição para a espingarda e, às vezes, um pouco de dinheiro. Com as famílias luso-brasileiras, cujas mulheres eram exímias na arte de tecer, as trocas eram feitas por tecidos fortes e resistentes. Com os tropeiros serranos, trocavam seus produtos por bois, vacas, cavalos, porcos, queijos, frutas, etc. (PHILLIPI, 1995, p. 44).

Houve um rearranjo espontâneo dessa população seja pelas dificuldades enfrentadas ou pelo aumento natural da população nas vilas fundadas pelos imigrantes, distribuídas nos vales atlânticos neste primeiro processo colonizador. A busca por vales⁵ mais férteis, locais mais apropriados para a produção e escoamento dos produtos resultava no adensamento demográfico de alguns núcleos de povoamento e

⁵ A morfologia da região favorece a formação de diversos vales independentes. No período inicial de fundação das colônias europeias destacam-se a bacia do rio Cubatão e seus afluentes, como o rio das Antas e o rio dos Bugres. Outra bacia explorada pelos imigrantes foi a do rio Biguaçu, com destaque para o afluente rio Louro (Werner, 2004).

também na fundação de novos núcleos, somando-se às novas levas de imigrantes que desembarcaram na Província de Santa Catarina nas décadas seguintes. Neste contexto, os núcleos de povoamento que se destacavam foram Louro (atualmente parte do município de Antônio Carlos); Santa Isabel e Taquaras (atualmente parte de Rancho Queimado), Vargem Grande e Teresópolis (atualmente parte de Águas Mornas). Outras colônias também foram fundadas nas proximidades por imigrantes italianos, como São João Batista, em 1836, à beira do rio Tijucas.

A mudança de traçado do caminho entre Desterro e Lages foi, sem dúvida, um fator decisivo para a dinâmica socioeconômica das vilas ali localizadas. Segundo relatórios da época, o avanço dos estudos geológicos e geomorfológicos sobre a região apontava para o vale do Rio Cubatão como o mais apropriado para a passagem da estrada em detrimento do vale do rio Maruim. Além disso, eram descobertas áreas mais propícias para a prática da agricultura (WERNER, 2004). Assim, a estrada sofreu alteração no trecho que percorre as formações das Serras do Leste Catarinense até a localidade de Taquaras⁶, abandonando o leito do rio Maruim e passando a perseguir o vale do rio Cubatão em 1848.

As motivações oriundas dos aspectos naturais somam-se às questões políticas que pairavam sobre esta região desde 1816, quando foram compradas e parcialmente ocupadas as terras contendo as fontes de águas termais. Werner (2004, p. 106) assim define as razões que levaram a mudança do traçado da estrada:

Assim procedendo, chegou à decisão final pelas seguintes razões: 1) a topografia favorável e as boas terras do Vale; 2) as ocupações anteriores e as trilhas pioneiras repisadas pelos que procuravam as Caldas; 3) as obras do novo Hospital; 4) as restrições às terras do Vale do

⁶ A localidade de Taquaras (distrito do atual município de Rancho Queimado) se situa justamente no local de encontro entre afloramentos do Embasamento Cristalino presentes na formação das Serras do Leste Catarinense e da Cobertura Sedimentar Gonduânica presentes na Formação da Bacia do Paraná. Neste local, este último afloramento apresenta formas de relevo aplainadas e tabulares, traduzindo-se em maior estabilidade do solo.

Maruim, expressas pelos colonos que as abandonaram em 1836 para fundar a Colônia de Vargem Grande; 5) a presença do abastado proprietário em Caldas do Norte, Cel. Joaquim Xavier Neves, cuja força política e habilidade foram postos a serviço da passagem da estrada pelas proximidades de suas terras, e, finalmente, 6) a importância conquistada pelo caminho de São José às Caldas pela passagem do Imperador D. Pedro II e sua esposa Imperatriz Dona Tereza Cristina. São Pedro perdeu, neste governo, sua condição de ponto obrigatório de passagem no caminho para a serra (WERNER, 2004, p. 106).

Uma simples mudança de traçado da estrada repercutia significativamente na vida dos habitantes da região, alterando toda a dinâmica de migração local e atividade comercial. Situado em meio a uma densa mata pouco conhecida, o povoado estava relativamente distante de outras vilas, dispunha de pouca tecnologia e pouca gente para o trabalho. Esse conjunto de fatores colocava os colonos em luta constante pela sobrevivência e contra o isolamento. Diante disso se tornavam dependentes da estrada, que possibilitava a passagem de tropeiros pela localidade.

Esta nova alteração do traçado da estrada que levava ao planalto proporcionou o surgimento de novos núcleos de povoamento ao longo do vale do rio Cubatão em detrimento daqueles localizados às margens da estrada que beirava o rio Maruim. Uma nova estrada era, em princípio, bem aceita pelos tropeiros, pois além de apresentar melhores condições de trânsito, poderia evitar antigos postos de coleta de impostos.

A colônia de Santa Izabel, fundada em 1847, passou a contar com nova estrada, atraindo o fluxo de tropas que antes passavam por São Pedro de Alcântara. Alguns anos depois, em 1860, nova estrada foi aberta para atender a colônia recém fundada de Teresópolis, provocando novamente a mudança de rota dos tropeiros.

São Pedro de Alcântara, que vislumbrou melhores dias com o comércio que se abria com o movimento das tropas deslocando-se entre o litoral e o planalto, sofreu rude golpe com os novos caminhos que se abriram pelo Vale do

Cubatão e Serra do Rio dos Bugres. Não se passaram dez anos, no entanto, até que Santa Isabel viesse a perder, por sua vez para Teresópolis, o privilégio da movimentação das tropas. Os tropeiros preferiram chegar ao Vale do Cubatão, a partir de Rancho Queimado, pela serra do Cedro, situada ao sul de Santa Isabel (WERNER, 2004, p. 110).

O processo de ocupação dos vales atlânticos situados entre a vila de Desterro e a região do Planalto foi, aos poucos, possibilitando a inserção deste território na dinâmica econômica e política do estado. A fundação de localidades como São Pedro de Alcântara, Santa Isabel, Vargem Grande, Teresópolis, promoveu, apesar das imensas dificuldades e mudanças de itinerários, a abertura de novos caminhos pioneiros, alcançando aquilo que os governantes e a população local almejavam: a consolidação de uma ligação entre o Planalto e o Litoral. Caminhava-se, assim, para a integração das duas regiões da Província.

A imigração europeia, iniciada em 1829, com a fundação da Colônia São Pedro de Alcântara, inaugurou o aproveitamento econômico das terras situadas entre a costa e a Serra Geral. Outras colônias se fundaram, estradas se abriram, e a região do litoral avançou economicamente no território catarinense (PELUSO Jr, 1952, p. 19).

A lentidão com que caminhava o desenvolvimento econômico de Desterro e das localidades vizinhas contribuiu para que a região não se inserisse no período de construção das ferrovias no estado. Nos fins do século XIX, enquanto as regiões do Vale do Itajaí, Sul, Nordeste e Planalto contavam com a construção de ferrovias⁷, os dois importantes

⁷ A primeira estrada de ferro foi construída a partir de 1880 com capital inglês, no sul do estado, ligando a zona carbonífera ao porto de Laguna. A partir de 1906 foi construída com capital alemão a ferrovia Santa Catarina no Vale do Itajaí, garantindo a circulação de pessoas e escoamento da produção. Em 1913 foi inaugurado o ramal Mafrá-São Francisco do Sul, que permitia o escoamento da erva-mate e principalmente de madeira. Esse

projetos idealizados para a região nunca saíram do papel. São eles a Estrada de Ferro Dom Pedro I, que iria interligar as capitais das províncias de Santa Catarina e São Pedro do Sul (atual Rio Grande do Sul) e a ferrovia que interligaria Desterro ao Planalto de Lages. Desse modo, as ligações ferroviárias entre Litoral e Planalto se estabeleceram sem beneficiar a capital, dificultando as tão idealizadas prosperidade econômica e influência da capital sobre as demais regiões do estado.

As condições de trafegabilidade da estrada caminhavam com lentidão. Quando os primeiros automóveis e caminhões começaram a circular, a via apresentava problemas estruturais que inviabilizavam o trânsito de carroças e automóveis. Grudtner (2013) relata que, neste momento, houve conflitos entre carroceiros e motoristas. As estradas melhoradas e conservadas eram fechadas para as carroças, só permitindo o acesso de veículos motorizados. Sobre essa questão, Werner (2004) comenta:

Os sulcos, formados no leito da estrada pelas chapas metálicas das rodas das carroças e pelo constante pisoteio dos animais, retinham as águas, que saturavam as argilas. Desta forma, elas perdiam suporte, permitindo sulcos mais e mais profundos, processo da origem e agravamento dos atoleiros que dificultavam, quando não impediam, o deslocamento dos veículos (WERNER, 2004, p. 232).

Ao passo que o uso da carroça foi sendo substituído pelo transporte motorizado, na década de 1920 surgem as primeiras linhas de transporte de passageiros e mercadorias que percorriam os caminhos entre Florianópolis e o planalto de Lages. Dentre as iniciativas pioneiras no ramo de transportes na região, destacam-se a atividade de algumas famílias de origem imigrante instaladas nas imediações de Águas Mornas, Rancho Queimado e Bom Retiro, que geralmente já tinham membros da família que trabalhavam como carroceiros, como as famílias Sell, Werner, Krummel e Grudtner.

ramal ligava-se a ferrovia São Paulo-Rio Grande do Sul, a Ferrovia do Contestado, concluída por volta de 1910.

2.3.3.2 (Des)caminhos na integração entre o Vale do Itajaí e Planalto de Lages

A imigração seguiria com mais força a partir da segunda metade do século XIX, quando milhares de colonos passaram a ocupar as porções territoriais do sul do Brasil. Mamigonian (1986) destaca que tal processo de colonização

tratou-se do estabelecimento de milhares de pequenos agricultores independentes, artesãos, operários, pequenos comerciantes, que já praticavam uma significativa divisão social do trabalho (p. ex. os agricultores compravam tecidos, instrumentos de trabalho, etc.) a partir da origem europeia, já em processo de industrialização. Aliás, muitos artesãos e operários migraram depois de expulsos da Alemanha, Itália, Polônia da segunda metade do século XIX em consequência das crises de crescimento do capitalismo industrial naqueles países (...) (MAMIGONIAN, 1986. p. 104).

As novas levas de imigrantes germânicos foram direcionadas, principalmente, para a região do vale do Rio Itajaí e nordeste da Província. Dentre elas, destaca-se a fundação de Blumenau em 1850, Dona Francisca em 1851 (atual cidade de Joinville) e Itajaí em 1860 (atual cidade de Brusque). Sucederam-se outras levas significativas de imigrantes de nacionalidades distintas, como franceses, belgas e, principalmente, os italianos, que ocuparam as terras ao longo dos vales atlânticos que separam as regiões do Litoral e do Planalto.

Os rios Itajaí-Açu e Itajaí Mirim funcionaram como a porta de entrada para as terras a serem exploradas, facilitando o transporte dos imigrantes. A densa mata limitava o acesso terrestre, apesar da provável existência de caminhos indígenas. A comunicação nos principais núcleos de povoamento com o litoral, como em Blumenau e Brusque, se deu, inicialmente, via fluvial.

Em Brusque, dois anos após a fundação, isto é, em 1862, a única comunicação era ainda o serviço fluvial para Itajaí, que contava com 15 canoas, 5 lanchas para passageiros e cargas pelo rio Itajaí-

Mirim. Só 9 anos depois da fundação, foi aberta uma picada, margeando o rio até o porto de Itajaí (SILVA, 1954).

Na década de 1870 o governo provincial autorizou a concessão⁸ de serviços de transporte fluvial a empresas privadas nas vias navegáveis do Vale do Itajaí. Os navios a vapor passaram então a atender as necessidades de transporte dos colonos. As empresas que atuavam na região eram principalmente de colonos alemães que importavam os navios de seu país de origem. Esta manutenção de relações comerciais com a Europa garantia o suprimento de equipamentos, ferramentas e demais artigos fundamentais para a prosperidade das vilas.

Nas pequenas propriedades adquiridas pelos imigrantes era praticada uma agropecuária diversificada. De início contaram com o abastecimento de produtos essenciais vindos de Florianópolis e localidades do entorno, mas logo passaram a produzir quantidades suficientes para estimular uma diferenciação social e uma divisão do trabalho. A produção de excedentes lhes permitiam obter outros artigos que não produziam, como querosene, ferramentas, sal etc. O excedente produzido possibilitava também que colonos se dedicassem a outras atividades que não a agrícola, voltando-se, em muitos casos, às atividades desenvolvidas em seus locais de origem (ferreiros, sapateiros, marceneiros, alfaiates etc.), aproveitando a bagagem de conhecimento e preparo técnico que muitos deles já tinham. O crescente número de colonos ligados a atividades distintas (rurais e urbanas) dinamizava o mercado local.

Na medida em que alguns dos pequenos e médios comerciantes (vendeiros) e produtores se capitalizavam, passaram a investir em setores importantes, tais como o transporte, produção e distribuição de energia, assim como emprestar dinheiro para a aquisição de máquinas e equipamentos para a instalação de fábricas. Além disso, se tornaram também os principais líderes políticos. Fruto destas iniciativas, no final do século XIX já havia nos atuais municípios de Brusque, Blumenau e Joinville uma série de instalações fabris voltadas a atender as demandas

⁸ As empresas eram contratadas pelo período de 20 anos e receberam um subsídio de seis contos de réis para atuar no transporte a vapor (SILVA, 1954).

locais e alguma inserção no mercado nacional (têxteis, alimentos, ferrarias, oficinas mecânicas). Estas deslanchariam principalmente após a primeira guerra mundial, quando o mercado consumidor nacional se expande para os bens de consumo nacionais (MAMIGONIAN, 1960).

O transporte fluvial e marítimo foi largamente utilizado até os fins da década de 1920. A produção têxtil embarcava nestas cidades e seguia para Florianópolis, Rio de Janeiro e outras praças comerciais. A prosperidade das atividades produtivas e a integração da região foram ainda beneficiadas pela construção da ferrovia Santa Catarina a partir de 1906 com capitais e tecnologia alemã. Idealizada para ir até a fronteira com a Argentina, esta ferrovia chegou somente até Braço do Trombudo no Alto Vale do Rio Itajaí.

O objetivo principal da construção da ferrovia era o de colaborar para o desenvolvimento do vale e do alto vale do Itajaí, transportando, em particular, produtos derivados do extrativismo (madeira, erva-mate e cereais), seguidos dos produtos da pequena produção agrícola e artesanal, cimento, gado, areia, soda cáustica, correspondências e passageiros do interior ao centro comercial do litoral em Itajaí e vice-versa. Grande parte dos produtos transportados na Estrada de Ferro Santa Catarina direcionava-se ao porto de Itajaí que, por sua vez, encarregava-se do despacho das cargas por via marítima até os grandes mercados consumidores nacionais e internacionais (SILVEIRA, 2006, p. 50).

Mesmo contando com o transporte marítimo e ferroviário, as estradas que possibilitassem o escoamento do excedente do local de produção ao centro de distribuição, assim como a circulação de trabalhadores se faziam fundamentais. Já nas primeiras décadas após a fundação de Blumenau, Brusque e outros núcleos de povoamento, diversas estradas foram construídas na região do Vale do Itajaí. Em 1887 o governo encarregou o engenheiro Emilio Odebrecht de abrir a estrada de rodagem Blumenau-Curitiba (SILVA, 1954), que futuramente daria espaço para a atual rodovia BR 470.

A abertura de estradas e o uso da navegação fluvial, além da oceânica, permitiam a regularidade da comunicação das vilas entre si e

com a capital da província. Esta, através de suas empresas comerciais mais proeminentes, negociava diretamente com a Europa, sobretudo com a Alemanha, além dos contatos regulares com o Rio de Janeiro (AURAS, 1991, p. 107).

Em 1904 a estrada seguia em construção tanto pela superintendência de obras públicas de Curitiba quanto pela de Blumenau. Ambas as cidades recebiam recursos para levar a cabo a abertura da estrada (SANTA CATARINA, 1905). Por outro lado, os relatos deste período a respeito das condições da estrada demonstram uma situação de difícil trafegabilidade. Além dos atoleiros, destruição de pontes, a mata regenerava muito rapidamente. Em relato oficial de Curitiba ao governador do Estado, observa-se a preocupação, bastante significativa para aquele momento, com a arrecadação de tributos pagos pelos tropeiros que utilizavam a estrada: “Estando quase intransitável o trecho Trombuto a serra Ilhéus da estrada Blumenau Curitiba que tropeiros já se negam ao pagamento de impostos” (SANTA CATARINA, 1905). Além disso, passados quase cinquenta anos da presença dos colonizadores na região, a ocupação das áreas de mata e ação de bugreiros punham em risco o habitat e a própria existência dos indígenas, em especial os Xokleng, que se faziam cada vez mais hostis.

A abertura dessa estrada era de grande importância para a dinamização das vilas envolvidas no trajeto, uma vez que se intensificavam as trocas comerciais e a arrecadação de impostos.

O progressivo aumento da produção e comercialização entre as vilas do Vale, que influenciava positivamente o aumento populacional na região, o comércio ultramarino que fortalecia o Porto de Itajaí, contribuía também para que a estrada que ligava a região do Planalto com o porto de Itajaí recebesse atenção das instituições estatais. “Logo que a estrada Blumenau-Curitiba deu passagem, as tropas de Lages e Curitiba vieram a Blumenau e o comércio foi intensificado entre essas duas regiões” (SILVA, 1954).

O dinamismo das vilas do Vale do Itajaí contribuiu para a gradativa consolidação da via de integração entre litoral e planalto. Além disso, a expressiva dinamização socioeconômica que as localidades do Vale do Itajaí apresentaram contribuiu também para a ação particular desses imigrantes colonizadores em manter eles próprios

uma rede de caminhos mais eficaz e organizada do que aquela empreendida pelos colonos da Grande Florianópolis. Ao considerar a ação dos imigrantes no processo diferenciado com que se deu a evolução de ambas as estradas de ligação, é necessário tomar o cuidado para não realizar comparações que insinuem uma concepção *voluntarista* ou etnicista, até porque ambas regiões foram ocupadas inicialmente por grupos de origem germânica. Muito além da vontade ou da ação individual ou coletiva de um grupo, é preciso antenar para o processo histórico como um todo, e que evidencie aspectos decisivos nos estágios distintos com que evoluiu o processo de acumulação nas regiões.

Partindo das formulações de Waibel (1958) acerca dos sistemas agrícolas desenvolvidos pelos colonos, e que levaram a graus distintos de acumulação⁹, Silva (2006, 2011, p.57) destaca “a gênese industrial das regiões de pequena produção”, cujo alcance da terceira etapa mais avançada (rotação de terras melhorada, segundo os tipos estudados por Waibel), se dá sobretudo nas localidades de Blumeau e Joinville por volta de 1870. Os autores não deixam de assinalar que os sistemas agrícolas de rotação de terras e culturas eram praticados em todo o território, mas sendo fundamental a sua superação e melhoramentos para desembocar em atividades econômicas mais rentáveis. Peluso Jr. (1952, p.28) destaca que o sistema de terras melhoradas praticado pelas primeiras colônias de imigrantes alemães e italianos do litoral fundadas no período imperial (próximo a ele) “estão com as terras esgotadas, necessitando mudar a técnica agrícola. O solo não atende às necessidades da população.” Já Waibel (1958) destaca o sistema mais avançado – aquele que combina rotação de culturas combinada à criação de gado – entre os colonos alemães (como aqueles situados no vale do rio Testo em Blumenau), onde a partir da “produção agrícola enormemente aumentada” (...) foi “necessário ter fábricas consumindo carvão ou eletricidade, para processar a produção agrícola (...)”. Segue

⁹ Waibel destaca o sistema de rotação de terras e o sistema de rotação de culturas, ambos subdivididos em primitivo e melhorado, totalizando quatro etapas dos sistemas agrícolas praticados pelos colonos europeus. Nessa ordem, que vão desde o emprego das queimadas, o uso do arado e a combinação de agricultura e pecuária mais o emprego do adubo, estariam em sucessão crescente com relação ao nível de preparação para o desenvolvimento econômico.

comentando que foi necessário o estabelecimento de fábricas “de creme, manteiga, queijo, moinhos de farinha (trigo e mandioca), de arroz, frigoríficos, etc. Os seus produtos são padronizados e alcançam melhores preços do que os produtos processados pelos velhos e primitivos moinhos” (WAIBEL, 1958).

Mamigonian (1960, 1965, 1986, 2011) destaca os conhecimentos e técnicas avançados de imigrantes europeus que vieram para as localidades de Blumenau, Joinville e Brusque em decorrência dos excedentes provocados pelo avanço industrial em seus países de origem. Este seria o caso de diversos operários e artesãos textéis, como Hering, Dohler, Schlosser, etc., que encontraram nos novos núcleos coloniais de Santa Catarina “compradores certos para os seus produtos, os agricultores locais, e encomendar aos carpinteiros a construção de teares manuais de madeira” (MAMIGONIAN, 2011).

Fruto das primeiras levas de imigrantes, os colonos inseridos no vale do Maruim que deu origem a São Pedro de Alcântara sofreram com alguns percalços que tornaram, logo de início, mais difícil a prosperidade da colônia. Como já citado anteriormente, este é o caso da aprovação de um decreto em 1830 que cessava as ajudas financeiras para colônias estrangeiras. Nas levas seguintes o Estado agiu de forma mais estável, sobretudo por intermédio das companhias particulares de colonização, contribuindo para a prosperidade das novas colônias. As vilas localizadas nos vales do Cubatão, Maruim, entre outras estabeleceram seus principais laços socioeconômicos com o tropeirismo e com a zona continental de Florianópolis. Waibel (1958, p. 213) comenta que São Pedro de Alcântara “...até agora é um pequeno povoado bastante próspero, (e) depende do mercado vizinho de Florianópolis.” Logo que a capital entrou em crise e a sua importância econômica passou a ser superada pelas novas vilas coloniais do Vale do Itajaí, Nordeste, Sul e Oeste do estado, essas vilas que orbitavam Florianópolis acabaram acompanhando em grande parte a sua estagnação econômica.

2.3.3.3 Estrada Dona Francisca

No final do século XIX, período em que se insistia em consolidar a estrada de rodagem entre Lages e Florianópolis, a importante atividade agroexportadora da erva-mate proporcionou o

desenvolvimento de colônias do planalto norte, como Canoinhas, Joinville e a zona portuária de São Francisco do Sul. O êxito da atividade foi garantido pela abertura de uma das primeiras estradas de rodagem em Santa Catarina, a Estrada Dona Francisca (de origem na rota pioneira São Francisco-Curitiba e de *peabiru*), onde o quadro natural facilitou a utilização de carroções construídos por imigrantes que detinham o conhecimento das técnicas de construção do veículo.

O emprego das grandes carroças permitiu a otimização da extração e transporte da valiosa erva-mate e demais produtos que se comercializavam entre a zona litorânea e o Planalto Norte.

Enormes carroças puxadas por quatro ou seis cavalos, típicas, com toldas brancas de lona, de acordo com a velha tradição na Europa, subiram e desceram com pesadas cargas a Estrada Dona Francisca. [...] no auge da conjuntura da erva mate mais de 900 carroções movimentara a Estrada Dona Francisca (FICKER, 1973, p. 207).

O elevado número de carroções que circulavam pela serra permitiu o surgimento de um setor ligado à construção e manutenção dos veículos. Diversas oficinas e montadoras se dispunham ao longo da estrada e nas cidades onde também surgiram fundições de ferro que movimentaram a economia local (AURAS, 1991).

2.4 EXPANSÃO DA COLONIZAÇÃO PARA A REGIÃO OESTE: EXPROPRIAÇÃO E MONOPÓLIO DA TERRA

As terras em direção aos espanhóis confinantes, como era conhecida a porção territorial para além do planalto de Lages e Campos Novos, tornou-se oficialmente território brasileiro somente em 1895, quando as disputas entre Brasil e Argentina foram resolvidas (Questão de Palmas). Os conflitos em relação aos limites tiveram continuidade, mas desta vez internamente entre os estados de Santa Catarina e Paraná.

Mesmo sem ter as fronteiras claramente definidas com o país vizinho, ainda no período colonial foi fundada a colônia militar de Chapecó em 1882 (hoje corresponde ao atual município de Xanxerê),

cujo objetivo principal foi de garantir a posse das terras para a coroa portuguesa. A colônia passou grande parte do século XIX isolada das demais regiões do estado, sobretudo da capital. Por outro lado, a expansão da atividade pecuarista na região durante o século XIX (como visto no item 2.3.2.3) proporcionou o estabelecimento de fazendas nas manchas de campos naturais, como os de Palmas, Erê e Guarapuava.

Fazendas surgiram nessa época, constituindo grandes domínios. Em Campo Erê havia, em 1840, cinco fazendas. Mas também as terras florestais estavam ocupadas. As fazendas legitimadas na área resultavam em geral de posses, estabelecidas no século XIX (PELUSO Jr., 1991, p. 287).

O fim da Guerra do Contestado marcou o momento em que se resolviam as questões de limites entre Santa Catarina e Paraná. Esta guerra evidenciou as bruscas transformações pelas quais a população que habitava a região ficou sujeita, marcando a entrada de forças capitalistas na região - representadas, por exemplo, pela ação do truste do grupo Farquhar e a Lei de terras de 1850. Além disso, a própria maturação das contradições nas relações servis de compadrio que predominavam na região já vinha ocorrendo, e foram reforçadas pelos novos elementos modernizantes.

O desgaste das relações sociais que se desenvolviam no interior das fazendas é sentido na medida em que ocorria o esgotamento das terras “devolutas”, que acontece já no final do século XIX. As fazendas não suportavam o aumento natural das famílias dos agregados e, muitas vezes, tampouco o aumento da própria família do fazendeiro.

Os excedentes das famílias mais empobrecidas seguiam para dentro das florestas, estabelecendo-se nos vales ou em qualquer outra terra disponível. Ribas (1961) *apud* Queiroz (1991, p. 64) retrata com clareza a situação dos “excessos” populacionais: “Tais excedentes não tinham capacidade econômica para criarem novas unidades pastoris. Não tinham recursos para aquisição de terras e eram iletrados para recorrer às terras devolutas. Nelas se alojavam como posseiros, dali sendo expulsos mais tarde.”

A Lei de Terras de 1850 acabava com o antigo regime de concessão de terras por meio da posse garantida pelo uso. A sua propriedade se efetivava mediante a compra e registro oficial. Muitos

coronéis trataram rapidamente de legitimar suas posses, como apontado por Queiroz (1981, p. 76): “Havia advogados a serviço dos coronéis, viajavam para Florianópolis, frequentavam o palácio governamental e regressavam com as terras legalizadas”. A empresa construtora da ferrovia São Paulo-Rio Grande, por sua vez, agiu de forma extremamente agressiva, comprando e obtendo por meio de concessões¹⁰ do estado grandes parcelas de terras. Por outro lado, a imensa quantidade de trabalhadores que viviam da terra, em sua grande maioria, iletrados e subjugados aos interesses dos coronéis, deixados à margem desse processo de aquisição e legalização de terras. A ação do Estado tampouco contribuiu para inseri-los. Muito pelo contrário, favoreceu a ação do grupo imperialista e na apropriação das terras pelos coronéis.

A construção da ferrovia, de início, empregou um expressivo contingente de mão de obra, parte, inclusive, trazida de outras regiões do país. Após a conclusão dos trabalhos, a promessa de regresso à sua terra natal não cumprida pela empresa, fez aumentar ainda mais o número de posseiros na região. A extração de madeira através da madeireira *Lumber*, subsidiária do grupo Farqhar, inaugurada em 1910, resultou na construção de um ramal que partia da sede da empresa na localidade de Três Barras até o porto de São Francisco do Sul. Este trecho ferroviário garantiu assim o escoamento da madeira.

A *Lumber* se constituiu como a maior madeireira da América do Sul e ficou conhecida pelo elevado grau de mecanização, contribuindo também para o desemprego na região. A ação da madeireira foi responsável pela extração de milhares de metros cúbicos de madeira, que enriqueciam não só o grupo norte-americano, mas também os fazendeiros da região. O gado passava a ceder espaço na vida econômica da região para a extração de madeira. O trabalho de peões e agregados na lida da fazenda diminuiu. As reservas florestais, onde tantas famílias

¹⁰ O truste norte-americano atuou na construção de diversos meios de transporte no país, tais como as ferrovias Madeira-Mamoré e a ferrovia de interesse deste estudo, a São Paulo-Rio Grande, por atingir a região do Oeste catarinense. A construção da ferrovia teve como parte do pagamento a concessão (doação) das terras ao longo das margens da ferrovia na largura de 15 metros para cada lado. Além disso, a empresa passou a adquirir outras áreas na região, principalmente aquelas com grandes reservas florestais.

viviam da subsistência e ervateiros extraíam seu sustento, foram sendo derrubadas, o que contribuía para o aumento dos conflitos na região.

A imensa quantidade de caboclos, indígenas, agregados, peões, ervateiros, pequenos fazendeiros e toda uma gama de trabalhadores que extraíam da terra o seu sustento e tinham nela a reprodução de sua existência enquanto ser social, assim como outras camadas sociais que seguiam na órbita dos coronéis e que se colocavam descontentes com a injusta situação que se configurava, somou-se à Guerra do Contestado, uma das maiores batalhas travadas em solo brasileiro.

Após os duros anos do Contestado (1912-1916), a questão do uso e posse da terra foi resolvida a partir da ação enérgica das forças armadas do governo, resultando na morte de milhares de posseiros e indígenas. Os sobreviventes adaptaram-se como puderam à nova lógica socioeconômica que se colocaria na região, geralmente com subempregos ou vivendo à margem da sociedade.

A nova lógica que se impunha com a mudança do preço da terra, sobretudo com o fim do conflito bélico e de divisa territorial entre os estados, possibilitou a expansão colonial. Santa Catarina fundou as localidades de Cruzeiro (atual cidade de Joaçaba), Porto União, Mafra e Chapecó. A retirada da madeira abria espaço para a exploração econômica de novas áreas. As terras da região foram aproveitadas (concedidas pelo Estado, adquiridas dos coronéis) por empresas privadas, as companhias colonizadoras, que passaram a loteá-las em pequenas propriedades e vendê-las a colonos de ascendência europeia vindos do Rio Grande do Sul¹¹. Iniciava-se uma nova e última etapa de política de colonização do estado, desta vez na porção mais distante do litoral, a região do Oeste do estado. Como apontado por Peluso Jr (1991 p.243), tal política de colonização seguiu ferindo as condições de existência do homem caboclo (e dos indígenas).

Outras injustiças foram também cometidas pelos homens do governo, realizando as concessões de

¹¹ Os colonos de origem germânica e ítalo-brasileira instalados no Rio Grande do Sul no século XIX já apresentavam neste período um excedente populacional. A excessiva divisão dos lotes e a escassez de novas terras nas proximidades provocou um movimento migratório que, neste momento do início do século XX, passou a adquirir pequenas propriedades na região Oeste de Santa Catarina assim como no Paraná.

terras com o absoluto desprezo pelos direitos dos posseiros. Esta gente passou, mercê da omissão dos governos que tinham o dever de lhes dar proteção, a intrusos em suas próprias terras. Em todas as colônias estavam presentes, como ocupantes ilegais, os antigos moradores que haviam desbravado a região (PELUSO Jr, 1991 p.243).

Os novos núcleos de povoamento fundados a partir da instalação dos imigrantes gaúchos garantiram a abertura de novos caminhos na região Oeste. A construção das novas estradas se dava de forma análoga aos processos de colonização das outras regiões do estado¹², ou seja, sem intervenção direta do estado. As mesmas companhias colonizadoras detentoras do direito de loteamento e venda de lotes aos colonos ficaram incumbidas do dever de abrir as estradas, seguindo o padrão de participação da iniciativa privada ou particular na construção de vias de transportes.

Nesse sentido, foi estabelecido um acordo oficial entre as empresas colonizadoras e o Estado, no qual elas receberiam terras “devolutas”, destinadas obrigatoriamente à política de imigração, em troca dos serviços de construção de estradas (SANTA CATARINA, 1920). Segundo Peluso Jr (1991, p. 290), “estradas e povoações mereciam os maiores cuidados dos colonizadores, porque deles resultava o progresso dos colonos e, consequentemente, o lucro do empreendedor”. As novas estradas passaram a ligar os municípios entre si e com a ferrovia São Paulo-Rio Grande.

A política de concessão de terras exercida desde a capital Florianópolis não ficou alheia a um jogo de interesses do bloco de poder hegemônico, de modo que muitas das porções territoriais foram concedidas aos seus aliados do Planalto. Este é um momento importante que revela o estreitamento das relações político-econômicas entre as oligarquias do litoral e do planalto. Tal prática pode ser vista durante o comando de Hercílio Luz em 1918, quando concedeu cerca de 766 milhões de metros quadrados entre Cruzeiro (Joaçaba) e Chapecó ao seu

¹² A ação das companhias colonizadoras foi também bastante expressiva na colonização do vale do rio Itajaí-Açu.

aliado político José Rupp¹³. Após uma série de fusões e novos contratos, a empresa de Rupp (Companhia Territorial Sul Brasil S/A) contava com mais de um bilhão de metros quadrados de terras na região Oeste (THOMÉ, 2002). Em contrapartida, ficou responsável em garantir uma infraestrutura mínima aos colonos que se instalariam em seus loteamentos, como a abertura de diversas estradas na região.

Nesse momento, o planejamento das vias terrestres ficou a cargo das próprias companhias, o que, posteriormente, quando o Estado tornou-se notoriamente o organismo responsável pela manutenção dessas vias, a ausência de um planejamento que fosse além da esfera local (no caso, dos núcleos de povoamento planejados pelas companhias) tornou-se um problema. As vias não se interligavam e tampouco havia estudos orçamentários que garantissem a viabilidade da abertura e manutenção das estradas (SANTA CATARINA, 1936). Oficialmente, após as companhias colonizadoras abrirem os caminhos, a manutenção e demais cuidados passavam a ser de responsabilidade do estado. No entanto, a falta de integração territorial, além da ausência do elemento estadual nas porções mais longínquas em relação à sede administrativa, limitava sua ação e fiscalização.

Apesar das dificuldades, a construção de estradas avançava na região. Por volta de 1922 foram iniciadas as obras de abertura de uma estrada principal que partia de Cruzeiro (atual município de Joaçaba) com destino ao rio Peperi-Guaçu na fronteira com a Argentina, cujo traçado é semelhante ao da atual BR 282. Além desta obra estratégica para a integração regional, houve ainda a construção de outros importantes trechos na região de Lages e Oeste, a saber: Cruzeiro-Passo Bormann, Herval Velho-Rio Canoas (estas duas sob responsabilidade da empresa de José Rupp), Angelina-Taquaras, Lages-Canoas, Lages-Coxilha Rica, Campo Novo a estrada geral de Lages, Mafra-Itaiópolis, Mafra-Papanduvras (SANTA CATARINA, 1922).

As extensas reservas florestais a oeste foram alvo das primeiras atividades econômicas da região, fazendo florescer diversas madeireiras e outras atividades comerciais e serviços a elas associados. A

¹³ “A Hercílio Luz interessava muito o estreitamento de relações com Rupp, uma vez que o irmão de José, Henrique Rupp Júnior, era o homem que, ao seu lado, “frequentava a intimidade do poder”, como adversário da oligarquia Ramos no Contestado e era sócio de José Rupp, juntamente com Abelardo Luz, filho do governador Hercílio Luz” (Thomé, 2002)

precariedade da rede de transporte limitava a comercialização dos produtos da região. A madeira era escoada, além das vias de cargueiros, por via fluvial, aproveitando as épocas de cheia do rio Uruguai.

A dificuldade de transporte, inexistente na época, aos poucos foi facilitada pelo rio Uruguai, porém, este oferecia condições de navegabilidade somente durante suas cheias. Mesmo que pequenas embarcações pudessem se deslocar pelo rio, o transporte da madeira, principal fonte de renda no início da colonização, ocorria somente quando o rio atingisse o ponto de balsa. As dificuldades de transporte no início e durante a colonização sempre foram um entrave ao desenvolvimento regional (BAVARESCO, 2003, p. 118).

Os colonos que se instalavam nas pequenas propriedades passaram a se dedicar à produção diversificada, além de pequenas manufaturas e atividades comerciais. De forma semelhante ao desenvolvimento econômico que se processava nas regiões do nordeste catarinense e Vale do Itajaí, onde a formação social era marcada pelo trabalho livre, as atividades produtivas e comerciais dos colonos possibilitavam uma capitalização e diferenciação social. O destaque se deu, inicialmente, além da extração da madeira, no cultivo de alguns produtos agrícolas, como a alfafa e produção de processados de origem animal, como a banha e salames de carne suína.

A produção abastecia o mercado local e se destinava principalmente ao crescente mercado das cidades do Sudeste brasileiro, e por isso pôde aproveitar a ferrovia São Paulo-Rio Grande para o escoamento de seus produtos (SILVEIRA, 2006). Seguiam também por transporte de cabotagem via porto de Itajaí ou São Francisco, fazendo com que percorressem longo trajeto via terrestre até encontrar as áreas portuárias (FONTANA, 1994).

A região do Extremo-oeste, que vinha estabelecendo seus primeiros laços socioeconômicos com a região platina, com os estados vizinhos e com São Paulo, pouco contato estabelecia com a longínqua capital do estado. A existência de uma rede de transportes que interligasse as regiões era vista como fundamental para seguir no processo de integração da região iniciado com a oficialização da

fronteira com a Argentina e dos limites com o estado do Paraná ao fim da Guerra do Contestado. A ausência de elementos do estado e da administração pública preocupava as autoridades, principalmente após a passagem da Coluna Prestes pela região.

A situação de prosperidade econômica e, por outro lado, de debilidade de integração com o restante de Santa Catarina, foram algumas das motivações que levaram a realização, às vésperas da revolução de 1930, da primeira viagem de um governador à região. A comitiva catarinense formada pelo então governador Adolpho Konder, Othon Gama D'Eça e outros políticos e profissionais, encontrou o então governador do Rio Grande do Sul Getúlio Vargas¹⁴. Nesse encontro firmaram uma série de acordos políticos a fim de estabelecer a “ordem” e levar a presença nacional à região. Dos ricos relatos da viagem, é comentado a precariedade das picadas, com suas margens cobertas por mata alta, tornando o trajeto perigoso (COSTA, 1929).

Em meio à floresta nativa repleta de madeiras valiosas, como a Araucária, Loureiro, Imuias, Cambarás, Cedros, entremeadas pelas picadas por onde circulavam os cargueiros, destacavam-se já nas primeiras décadas do século XX alguns núcleos de povoamento, como Goyo En, Porto Novo (Itapiranga), Porto Feliz (Mondaí), Dionísio Cerqueira, Clevelândia e São Miguel do Oeste. As principais vias eram aquelas de acesso aos estados vizinhos, como a que ligava Mondaí a Dionísio Cerqueira passando pelas margens do rio Peperi-Guaçu e a estrada que levava a Pato Branco (PR), por onde o automóvel já circulava (COSTA e BOITEUX, 1929).

2.5 PACTO DE PODER E AS POLÍTICAS MODERNIZADORAS

Durante a segunda metade do século XIX a província se destacava na produção e exportação da farinha de mandioca proveniente

¹⁴ Sem dúvidas que Getúlio Vargas buscou deste encontro contar com o apoio da oligarquia Luz/Konder para sua candidatura como presidente da república (THOMÉ, 2002). No entanto, a oligarquia catarinense manteria-se fiel a Washington Luiz e seu sucessor Julio Prestes. Por isso mesmo, a entrada de Getúlio Vargas na presidência em 1930 resultou na saída dos Konder do poder político estadual por longos anos.

das cidades litorâneas, e dela extraía sua principal fonte de arrecadação. Por outro lado, os comerciantes que se enriqueciam com a venda do produto tinham pouco poder de barganha em relação aos grandes comerciantes nacionais compradores de farinha, uma vez que eram eles, na maioria das vezes, quem ditavam os preços.

Hubener (1981), ao tratar das atividades comerciais em Desterro durante o século XIX, aponta para o caráter oligopsonista do comércio estabelecido com o Rio de Janeiro e também para as características aristocráticas das elites comerciais, comprometendo um possível processo de capitalização e inversão de capitais em outros empreendimentos:

De uma maneira geral, o comércio não permitiu a acumulação contínua de capital, haja vista a dependência dos comerciantes do Desterro aos do Rio de Janeiro. Por outro lado, os lucros obtidos pelos comerciantes eram transformados em gastos de consumo próprio e por isso era muito pequena a capitalização. Consequência disso: a permanência de uma situação financeira e econômica até certo ponto estacionária na Província (HUBENER, 1981, p. 95).

Bastos (2000) destaca que o caráter concentrador e aristocratizante das elites locais possibilitou a reversão de uma quantia muito pequena dos excedentes para produtores diretos, do mesmo modo que bloquearam o surgimento de novas iniciativas por meio da importação de produtos similares àqueles produzidos pelos colonos açorianos. Além disso, para explicar a estagnação econômica da capital, o autor destaca também a permanência de elementos pré-capitalistas, como as relações de camaradagem, a fraca divisão do trabalho (fator essencial para a industrialização), a fragmentação excessiva das propriedades e o esgotamento do solo.

No fim do século XIX a farinha de mandioca produzida no litoral catarinense e região da grande Florianópolis, uma das principais riquezas do estado no período, entrava em decadência. Segundo Auras (1991), o imposto sobre a exportação de produtos era responsável pela metade da receita arrecadada pelo Estado. Sendo a farinha de mandioca dos principais produtos exportados, o estado sentia neste período forte redução de suas receitas.

A ascensão de famílias de origem germânica, dedicadas a importação de produtos nacionais e estrangeiros, estimulou as atividades portuárias em Desterro. Estes comerciantes mantinham rotas com seus países de origem (BASTOS, 2000), de onde traziam os mais variados artigos. Abriram estabelecimentos comerciais em diversas localidades do estado, levando até a população uma variedade de produtos importados, como, por exemplo, automóveis, combustíveis, máquinas, ferramentas etc.

A principal e maior firma importadora foi criada pelo imigrante Karl Hoepcke¹⁵, que chegou a abrir filiais nas cidades portuárias de Itajaí, São Francisco do Sul e municípios interioranos, como Lages, Joaçaba, Blumenau, Joinville e Curitiba (REIS, OLIVEIRA e KLUG., 1999). A presença do estabelecimento comercial em Lages possibilitou o estreitamento das relações comerciais do Planalto com a capital da província.

A população do planalto era abastecida de produtos importados pelos comerciantes de Desterro, assim como daqueles adquiridos a partir dos excedentes da pequena produção açoriana e dos imigrantes de São Pedro de Alcântara, Santa Isabel e demais localidades vizinhas. Por outro lado, as regiões de colonização alemã – Vale do Itajaí e Nordeste catarinense (principalmente Blumenau, Brusque e Joinville) – iniciavam uma produção artesanal, e até mesmo industrial, cada vez mais aprimorada e competitiva, que passaria, gradativamente, a concorrer com a produção excedente das localidades da grande Florianópolis no abastecimento das localidades do planalto. Essa mudança de relações econômicas se tornou ainda mais favorável às regiões do Vale do Itajaí e do Nordeste catarinense a partir da Primeira Guerra Mundial, quando houve o enfraquecimento do comércio internacional e, ao mesmo tempo, abriu espaço para o crescimento da substituição de produtos antes importados por produtos nacionais.

¹⁵ O domínio estabelecido no setor comercial pela firma Hoepcke chegou a ser complementado por algumas atividades industriais em Desterro, onde empregou parte de seu capital comercial em indústrias do setor naval, pregos, rendas e gelo. Fundou ainda a Companhia Catharinense de Viação com a parceria de outros homens influentes, como João Vieira Pamplona, Fernando Hackradt Júnior, Antonio Joaquim Brinhosa e Theodor Todeschini (primeiro diretor responsável pela Colônia de Teresópolis). O objetivo desta companhia era construir a estrada Florianópolis-Lages.

Nesse contexto, desde seu primeiro governo em 1889, Hercílio Luz¹⁶ realizou importantes ações na direção de uma modernização do estado, preparando suas estruturas institucionais, ideológicas e fiscais para as novas atividades econômicas que se desenvolviam. Em relação à política fiscal, o governador defendia a mudança da principal fonte de arrecadação que desoneraria os produtos exportáveis e, em vez disso, fosse criado um imposto sobre as propriedades. Essa política procurava reanimar a arrecadação do estado em queda desde a decadência da exportação da farinha, assim como estimular o uso produtivo da terra. Desse modo, de um lado preparava a casa para as regiões produtoras prosperarem, uma vez que desoneravam seus produtos e, de outro, onerava os latifundiários do planalto. Neste momento Hercílio Luz agiu em oposição aos interesses dos latifundiários do planalto, principalmente a família Ramos, uma das maiores detentoras de terras na região.

A política implementada por Hercílio Luz demonstrou atenção aos novos processos modernizantes ligados a substituições de importações, cujos primeiros passos eram dados no Nordeste catarinense e no Vale do Itajaí.

A policultura em pequenas propriedades gerou excedentes comercializáveis que, com o tempo, ganharam progressiva capitalização, pela mediação dos diferentes níveis dos profissionais do comércio, da fundação de diversas entidades fortalecedoras do desenvolvimento econômico, da crescente divisão do trabalho, da estruturação e complexificação da vida urbana e, neste processo, do delineamento político do aparelho governamental, de acordo com os interesses e necessidades do modelo econômico em construção. É neste contexto que se enquadra,

¹⁶ Hercílio Luz permaneceu na cena política catarinense durante grande parte da República Velha, mantendo sua influência nos rumos do estado. Sua carreira iniciou como diretor de obras públicas de Blumenau, e em 1888 tornou-se engenheiro da Província. Seu primeiro mandato como governador foi em 1894 até 1898. De 1900 a 1915 foi senador do estado, e em 1918, foi eleito vice governador com Lauro Muller que, após sua renúncia, governou até sua morte em 1924 (Corrêa, 1983).

organicamente, a reforma de impostos defendida por Hercílio (AURAS e WARDE, 1991, p. 107).

Apesar de seus esforços, sua política de favorecimento aos pequenos produtores catarinenses tardaria mais alguns anos para tornar-se realidade, mais precisamente em 1918, quando contou com o apoio de políticos ligados aos interesses dos produtores e comerciantes das áreas de pequena produção mercantil, como Marcos Konder (líder do governo) e Adolpho Konder (secretário da fazenda e obras públicas). Nesse primeiro momento, a proposta de reforma tributária foi alterada de modo que as cidades serranas obtivessem descontos de 50% dos impostos sobre as terras enquanto não houvesse uma estrada de ligação que possibilitasse o escoamento da produção da região para o litoral¹⁷. Uma reforma modernizadora no sentido de impulsionar o estado para um maior dinamismo econômico que, mesmo aproveitando uma conjuntura econômica favorável foi, no entanto, bloqueada pela elite latifundiária, fazendo permanecer seus interesses apesar de uma crescente economia capitalista. É nesse sentido que Auras (1991, p. 109) destaca que a inércia conservadora, o peso político dos coronéis – donos de largas porções de terras serranas – promoveram a continuidade de seus interesses imediatos, patrimoniais.

A reforma tributária aprovada em 1918 por Hercílio Luz e seus aliados estabelecia com clareza o imposto territorial e reduzia em 50% aquele que recaía sobre os produtos catarinenses exportados. Apesar de não descartadas as fraudes e ilegalidades nas declarações, no ano seguinte à aprovação da nova lei, a receita do estado já havia crescido consideravelmente (AURAS, 1991, p. 113). Este embate político contribuiu para a polarização dos blocos de poder do estado, claramente identificadas em sua territorialização, estando de um lado os latifúndios do planalto, marcado pela predominância de relações de vassalagem e, de outro, industrialistas de origem teuto-brasileira localizados nas manchas de uma formação social organizada principalmente pelo trabalho livre de colonos em pequenas propriedades.

¹⁷ “Ficam sujeitos apenas à metade do imposto as terras dos municípios da região serrana, enquanto esta não for ligada ao litoral do Estado por estrada que dê fácil saída aos productos de sua lavoura e indústria” (Lei nº. 175 de 4 de outubro de 1895).

As polarizações dos blocos de poder (que se expressariam com maior clareza a partir da Revolução de 1930) seguiram se articulando ao longo da República Velha, de modo que a política catarinense concentrada nos espaços administrativos de Florianópolis se via estreitamente associada aos latifundiários do Planalto. Ao retratar as coligações estabelecidas entre Hercílio Luz e Lauro Muller com a elite planaltina, Thomé (2002, p.119) comenta que tiveram importância fundamental o poder político e econômico dos “coronéis” na manutenção e fortalecimento dos blocos de poder em Santa Catarina, “daí por que se diz que, quem deu sustentação permanente a este sistema, foi o coronelismo que, do interior, contagiou a Ilha.”¹⁸

Ao final de sua vida política, Hercílio Luz se distanciou de seus comparsas de partido, como Lauro Muller e Vidal Ramos Jr., e passou a se articular com os industrialistas da região do Vale do Itajaí, como os Konder, Rupp e alguns Ramos, dentre eles Aristiliano e Belizário. Destas articulações originariam o novo bloco de poder “urbano-industrialista”. No entanto, apesar de pleitear uma série de políticas que incentivavam a indústria, o grupo de Hercílio Luz e dos Konder não seriam os apoiadores de Getúlio Vargas na Revolução de 1930, como se verá mais adiante neste trabalho.

Desse modo, ao passo das transformações modernizantes o poder da oligarquia do planalto continuava com grande força. Seguia-se em uma modernização em direção ao capitalismo, conservando as velhas estruturas socioeconômicas ligadas ao domínio territorial proeminente no Planalto catarinense e, ao mesmo tempo, deixando de fora do processo grande parcela da população. Tratava-se, portanto, de um dos passos da revolução passiva em Santa Catarina.

A visão modernizadora de Hercílio Luz refletiu-se em suas políticas voltadas para o sistema de transporte, cuja ação de melhoria vinha ocorrendo já desde o período em que trabalhou como engenheiro do estado. Em plena transição do período imperial para a República,

¹⁸ Nesta passagem o autor comenta que Lauro Muller (que neste momento havia se tornado rival de Hercílio Luz) ao optar seguir carreira política em nível nacional, estabeleceu como seu “braço-direito” em nível estadual Vidal de Oliveira Ramos Junior. Logo o latifundiário cresceria dentro da política catarinense “prestigiando os correligionários litorâneos e o seu grupo de coronéis do Planalto” fortalecendo, desse modo, o bloco de poder “agrário”.

Hercílio Luz acompanhou o então governador da Província Augusto Fausto de Souza em uma viagem de Florianópolis a Lages. Percorreram a estrada a fim de levantar as principais dificuldades enfrentadas pelos tropeiros e demais habitantes das localidades adjacentes. Esta experiência, inusitada para a época, uma vez que as condições da estrada eram péssimas e muito pouco percorridas por autoridades, foi decisiva para o avanço desta estrada em seu primeiro mandato como governador. Em 1897 as obras de transformação do caminho carroçável em estrada de rodagem seguiam evoluindo, com a conclusão do trecho até a localidade de Taquaras¹⁹. Em 1902, as obras chegaram ao quilômetro 100 da estrada (WERNER, 2004).

Ainda no final do século XIX, a primeira gestão do governo de Hercílio Luz vinha sob o lema “As estradas são as artérias de um povo”, expressando os primeiros traços da ideologia do rodoviarismo em Santa Catarina. Em seu governo foram tomadas as primeiras iniciativas no âmbito estadual para a regulação e organização das vias terrestres do estado, emitidas pela recém-criada Secretaria de Obras Públicas. No entanto, sua escala de ação era bastante reduzida, tendo em vista as barreiras naturais que dificultavam a superação do isolamento das porções do território, a falta de recursos, assim como a atribuição de colocar-se como o agente principal financiador, planejador, executor e ainda responsável pela manutenção das vias (investimento e custo social). A estruturação desta função do poder público aguardaria ainda o desenvolvimento das forças produtivas, das relações de produção, acompanhado do avanço da própria estrutura estatal.

A ação organizativa de Hercílio Luz no âmbito do sistema rodoviário estadual foi continuada em 1919, quando exercia seu segundo mandato como governador. Neste ano o planejamento e execução de obras rodoviárias e outras obras públicas passariam a ser desenvolvidos em distritos-sedes, com engenheiro disponível para cada sede. Esses engenheiros deveriam seguir um regulamento que continha instruções relativas ao trabalho técnico de construção de estradas de rodagem que, entre outros aspectos, deveriam garantir o tráfego de

¹⁹ A localidade de Taquaras situava-se no encontro de diversos ramais do caminho Lages-Florianópolis e ali funcionava um antigo posto de coleta de taxas pela circulação de tropas de gado. Foi sede da casa de campo de Hercílio Luz. Atualmente sua família possui terras no município de Bom Retiro, área que corresponde a 20% da área deste município.

automóveis. Neste primeiro momento foram criados cinco distritos sedes: Florianópolis, Blumenau, Lages, Porto União e Tubarão, enquanto na região oeste seguiam as ações das Companhias Colonizadoras na construção de estradas. Houve ainda a classificação das estradas em grupos hierárquicos, dividindo-as em estradas estaduais e municipais (SANTA CATARINA, 1920). Nota-se aqui uma das primeiras iniciativas de planejamento e organização do sistema de estradas em nível estadual.

Em 1926 foi criada a Inspetoria de Estradas de Rodagem e de Minas, cujo objetivo era centralizar em um único órgão administrativo os serviços técnicos de estudos, projetos, orçamentos, construção, conservação e fiscalização das empresas que exploravam os serviços de transportes no estado. A este órgão foram vinculados os fundos arrecadados da Caixa de Viação, destinados a projetos ligados à construção e manutenção de estradas de rodagem. Estas ações vinham combinadas ao Plano Rodoviário Estadual em vigor, cujas obras enfatizadas foram nas três estradas principais que partiam da capital: 1) A estrada da capital ao extremo-oeste; 2) A estrada da capital para o norte do estado (Itajaí-Penha-Joinville); e 3) Estrada da capital para o sul do estado. As demais estradas de interesse regional deveriam ficar a cargo das municipalidades. Sua criação contribuiu para que as obras se tornassem mais regulares, o que possibilitou o tráfego de veículos motorizados por algumas estradas. (SANTA CATARINA, 1926, 1927, 1928). A escolha destas rodovias que se centravam na capital estava vinculada a recém-inaugurada ponte Hercílio Luz, ligando a ilha de Santa Catarina ao estado via estrada de rodagem, o que significou o avanço na integração da Ilha com o restante do estado.

Nesse momento falava-se no estado nas limitações existentes da expansão das ferrovias, ressaltando a importância de se projetar o crescimento do sistema de transportes terrestres a partir das rodovias (SANTA CATARINA, 1926). Houve a participação de Victor Konder, irmão do então governador de Santa Catarina Adolpho Konder, no governo do presidente Washington Luiz como ministro da Viação e Obras Públicas. Desse modo, Santa Catarina seguia no curso nacional das novas políticas de transportes que se delineavam a favor das rodovias, principalmente a partir da presidência de Washington Luiz²⁰.

²⁰ Washington Luís foi um dos precursores da implantação da mentalidade “estrada” na administração e opinião pública no país. Foi um dos

A região do Vale do Itajaí continuava sendo beneficiada pela estrada de Ferro Santa Catarina. A expansão das estradas na região fez, por outro lado, diminuir o transporte de passageiros pelas vias férreas (SANTA CATARINA, 1926). A região foi ainda favorecida com as obras de construção do Porto de Itajaí (cidade de origem da família Konder), assim como dos portos de Florianópolis e São Francisco do Sul.

O espírito “modernizador” vigente no estado durante a República Velha, visto na referida política fiscal, bem como no interesse pela integração regional, inclusive por meio da evolução dos meios de transportes, veio acompanhado da elaboração de todo um conjunto ideológico, expresso, por exemplo, na tentativa de construção de uma identidade catarinense. Após a influência da revolução federalista no estado e a expansão territorial, havia a necessidade da construção da imagem catarinense a partir de uma “integração territorial e social, tendo a frente grupos vencedores que se colocariam, então, como condutores do processo de unificação” (ARAÚJO, 1989, *apud* SERPA, 1996).

Nesse contexto foram criados o Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina (IHGSC) em 1896 e a Academia Catarinense de Letras em 1920. A tarefa do Instituto consistia em elaborar a história e a geografia de Santa Catarina com inspiração em uma linha marcadamente regional da história, fruto de “um passado coeso e único, formador de uma mentalidade diferente e progressista, com destino previamente traçado de linhas inflexivelmente retas” (CORRÊA, *apud* SERPA, 1996, p. 65). Havia a intenção de construir a memória a partir de “fatos e heróis fundantes, mitos de origem que justificassem a existência de uma identidade catarinense” (SERPA, 1996, p.65). O discurso marcadamente positivista das publicações do IHGSC durante a República Velha construía a identidade catarinense a partir de um passado caracterizado pelas “benventuradas” ações de ilustres luso-

integrantes da entidade (do clube esportivo) Automóvel Club do Brasil, responsável pela introdução e promoção deste novo meio de transporte no Brasil. Os rodoviaristas que integravam este clube eram os importadores e comerciantes ligados ao setor automobilístico. Chegaram a idealizar o primeiro plano rodoviário nacional e a pleitear a criação de um órgão público nacional rodoviário, fato que ocorreu em 1937 com a criação do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem – DNER (BRASILEIRO, 2001).

brasileiros que se estabeleceram no litoral, engrandecendo a ação de desbravamento, como a de Corrêa Pinto. Por outro lado, os imigrantes de origem açoriana e madeirense “eram vistos como indolentes, preguiçosos, sem espírito de iniciativa” (SERPA, 1996, p. 66). Não por acaso, tratava-se justamente do momento em que a pequena produção mercantil açoriana estava em decadência.

Nesse sentido, as tentativas de interligar a capital com as demais regiões do estado por vias de transportes, promovendo assim a integração regional, se constituíram em uma das pautas centrais nos discursos políticos e programas do governo da República Velha, além, é claro, de condição fundamental para a exploração e expansão econômicas. As dificuldades econômicas pelas quais a região da Grande Florianópolis passava, assim como do planalto de Lages, com os grandes contingentes de expropriados, eram entendidas a partir de uma interpretação conservadora que se construía da história catarinense, cuja concepção omitia as contradições de seu desenvolvimento econômico, que acabava por colocar a própria integração da capital em difícil situação. Nesse contexto, a primeira proposta de mudança da capital apareceria já em 1883, quando se pretendia mudá-la para a região central do estado²¹.

A ação dos primeiros intelectuais catarinenses em criar uma ideologia hegemônica concernente à identidade catarinense apontava já, naquele momento, para seu comprometimento com as classes dominantes. Artigos e textos rememorando a história catarinense deixavam de fora o protagonismo de um conjunto de subalternos diretamente envolvidos no desenvolvimento das forças produtivas estaduais (caboclos, ervateiros, agregados, açorianos e seus descendentes, afrodescendentes e toda gama de trabalhadores) que, por sua vez, colocavam cada vez mais em cheque a estrutura social então estabelecida.

²¹ A discussão de mudança da capital permaneceria por toda a história catarinense, colocada a partir de distintas justificativas. Do século XVIII até recentemente, em 2009, há registros de intenções nesse sentido (este assunto foi discutido em BARBOSA, 2011).

3 INDUSTRIALIZAÇÃO E A UNIFICAÇÃO DAS ECONOMIAS REGIONAIS: A EMERGÊNCIA DO RODOVIARISMO

"Governar é abrir estradas"

Pres. W. Luiz, 1920

"Governar é encurtar distâncias"

Gov. A. C. Konder Reis, 1975

3.1 INDUSTRIALIZAÇÃO E REGIONALISMO: CONTRADIÇÕES DOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

No final do século XIX a economia agroexportadora a qual o país se inseria consolidou importantes vias terrestres que interligavam áreas restritas do interior com as zonas litorâneas, tal como observado no Rio Grande do Sul, com concentração em Porto Alegre, no Paraná, com concentração em Curitiba, em São Paulo, com concentração na cidade de São Paulo, e no Rio de Janeiro, com concentração na cidade do Rio de Janeiro. Essas capitais estavam voltadas para o horizonte europeu, enquanto que localmente influíam sobre uma zona relativamente restrita, principalmente se considerarmos sua continuidade territorial. O transporte de cabotagem é que garantia a comunicação entre elas.

Desse modo, havia uma descontinuidade territorial entre as cidades brasileiras, marcada por uma integração difícil e escassa. Os caminhos eram poucos e geralmente separavam umas das outras por imensas áreas que, em geral, eram densamente florestadas e pouco exploradas. Sobre a situação de isolamento que havia de uma capital em relação à outra, Santos (2001) sustenta:

formavam-se verdadeiros circuitos interiores, cada qual dominando uma dada extensão do território com os meios limitados de que dispunham. A inexistência de transportes interiores rápidos era o responsável por um isolamento quebrado apenas pelos transportes marítimos. Como essas aglomerações viviam sobretudo do comércio, a hierarquia entre elas dependia das relações com o

estrangeiro. Mas ainda não havia uma integração (SANTOS, 2001, p. 34).

O forte vínculo que as cidades brasileiras estabeleciam com as metrópoles europeias em contraponto com a relação econômica entre elas num contexto nacional levou muitos estudiosos a denominar as capitais brasileiras, em seu contexto de integração, de “ilhas econômicas”.

O Brasil era um arquipélago econômico, cujas “ilhas” ou regiões, grosso modo organizadas politicamente como unidades federadas ou “estados”, relacionavam-se muito pouco umas com as outras do ponto de vista econômico. A vida econômica das regiões gravitava essencialmente entre um “polo” interno, isto é, o mercado regional, ordenado geralmente em torno de um porto empório, e o mercado mundial ou “polo externo”. Era como se o centro desse sistema estivesse lá fora (RANGEL, 2005, p. 518).

O processo de modernização que o Brasil vinha construindo colocava em questão a concepção que se tinha da circulação pelo país assim como da própria matriz econômica. A priorização de vias transversais que ligavam o interior aos portos passou a ser repensada. Essa dinâmica de circulação interessava aos comerciantes exportadores de *commodities* e propagadores da ideia da vocação agrícola do país. Já os industriais dedicados ao mercado interno passavam a problematizar a debilidade das ligações entre as cidades, pois necessitavam avançar na integração dos mercados regionais para fazer prosperar o mercado e a indústria nacional.

Mesmo dispondo de estradas (mesmo que precárias) que ligavam as zonas produtoras aos portos, como a estrada Dona Francisca, Santa Catarina destoava, até certo ponto, da situação encontrada em outros estados brasileiros voltados principalmente para o Atlântico. Via-se, na verdade, uma forte ligação com o mercado nacional, estabelecida desde a gênese das primeiras atividades econômicas. No momento da diminuição do comércio do gado nas feiras de Sorocaba, o caminho das tropas passou a ser utilizado para transportar os animais para Rio de Janeiro e São Paulo, que já vinham avançando na urbanização. Logo a

ligação com o mercado nacional seria reforçada com a construção da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande que, além da madeira, permitiu a inserção de produtos agroindustriais das novas localidades da região Oeste de Santa Catarina para os mercados do Sudeste brasileiro.

Ao mesmo tempo em que se dinamizava a produção interna, seja aquela oriunda da pequena produção mercantil ou do extrativismo escoado pelas vias que levavam às zonas portuárias, esta rede comercial e produtiva no estado não encontrava um centro polarizador. A dispersão das atividades econômicas em diversas cidades portuárias (São Francisco do Sul, Itajaí, Laguna, Florianópolis), assim como a debilidade das vias terrestres que ligavam áreas do interior com os portos restringiam a zona de influência das cidades portuárias a um campo limitado de atuação, sendo “insuficiente para expandir largamente o hinterland portuário” (MOREIRA, 2008). Nos gabinetes militares e governamentais – apoiados por intelectuais – surgiam planos viários a fim de reverter a debilidade da integração nacional.

Muitos planos e projetos de redes ferroviárias, rodoviárias e aquaviárias foram feitos enfatizando a multimodalidade ou mais um modal do que o outro (Plano Queiroz (1874), Bicalho (1881), Bulhões (1882), Plano Geral de Viação (1886), etc.). Apesar de que grande parte do que foi planejado não foi executado, esses planos dizem muito sobre a evolução do pensamento da logística dos transportes no país, assim como dos interesses econômicos neles envolvidos²². Faltava ainda um amadurecimento das forças produtivas suficientes para dar viabilidade aos projetos de sistemas de transportes, que ocorreria, sobretudo, a partir da expansão do capitalismo imperialista – levando a construção de ferrovias importantes no Brasil, como a Madeira Mamoré e a São Paulo–Rio Grande. O país encontraria melhores condições para executar planos viáveis e condizentes com interesses nacionais a partir da crise depressiva da economia mundial desencadeada nas primeiras décadas do século XX, e que, no Brasil, levaria a coalizão de um novo bloco de poder nacionalista e industrialista. Ao voltar-se para o mercado interno, o país necessitaria superar as barreiras físicas, políticas, comerciais e, assim, unificar-se economicamente.

²² Muitos projetos rodoviários ou ferroviários planejados no final do século XIX e início do século XX e nunca executados seguem aparecendo nos Planos Nacionais de Viação e no PAC. Esse é o caso, em Santa Catarina, da Ferrovia do Frango e a Ferrovia Litorânea.

Em Santa Catarina, os discursos e projetos do sistema de transporte, que já vinham apontando para a problemática da integração regional desde o final do século XIX, seguiriam empenhados em superar tais lacunas. Dedicar-se-iam a atender as novas necessidades de circulação de produtos e matérias-primas exigidos pelo crescimento das atividades industriais, comerciais, circulação de pessoas, enfim, das novas demandas impostas pela acumulação privada.

As principais motivações condizentes com a integração nacional e regional que norteavam o planejamento dos sistemas de transportes em níveis federal e estadual não avançariam no mesmo ritmo. Na verdade, o processo de consolidação do sistema rodoviário em Santa Catarina aponta para a permanência da debilidade na integração regional por muitos anos, enquanto a integração com o mercado nacional caminhou com mais rapidez. Além disso, as rodovias transversais que promovem a integração do estado avançariam também em ritmos distintos, evidenciando o desenvolvimento desigual das regiões catarinenses. Ao referir-se ao avanço das obras das rodovias BR 280 e 470 em relação à rodovia BR 282, Oliveira (1984) comenta:

Essas estradas, precárias como foram ou ótimas como estão sendo, agora, ao menos no norte do estado e do vale do Itajaí, haveriam de atender às exigências econômicas e sociais. Mas serviram e servem apenas a regiões, uma como polo em Blumenau, outra em Joinville, dando ênfase a cada uma delas em detrimento da região metropolitana onde Desterro, depois, Florianópolis, se estagnava (OLIVEIRA, 1984, p. 156).

3.2 ESTADO E INDUSTRIALIZAÇÃO: PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES

A conjuntura internacional deflagrada a partir da Primeira Guerra Mundial e sentida ainda mais em 1929 com a quebra da bolsa de Nova Iorque marcava o estabelecimento de uma nova fase do capitalismo. O período de recessão da economia mundial enfraquecia o comércio exterior levando a crises nas exportações brasileiras, principalmente de

commodities como o café. Por outro lado, a diminuição da entrada de artigos estrangeiros contribuiu para um novo passo na substituição de produtos importados, o que alavancou a industrialização nacional.

A consolidação das relações capitalistas de produção cravava de vez a mudança da matriz econômica brasileira de um capitalismo comercial para um capitalismo industrial (RANGEL, 2005), trazendo à tona novas formas de organização do espaço e da própria sociedade. Neste salto das relações sociais e do circuito do capital que se constituíam no país, novas questões vinham à tona, como a integração nacional, o planejamento e o presença estatal na economia, o proletariado, a questão agrária, a urbanização e o rodoviarismo.

As áreas florestadas onde predominava uma pequena produção mercantil marcada pela presença de trabalhadores independentes, uma maior divisão do trabalho, com uma acumulação primitiva de capital específica, presente principalmente nos núcleos coloniais do século XIX e XX do sul do país, irão se inserir fortemente nesta nova conjuntura nacional. As pequenas iniciativas familiares, como as oficinas de móveis, carrocerias, equipamentos, manufaturas de alimentos, têxtil, calçados que vinham atendendo a um circuito inferior da economia, passariam a se beneficiar das políticas econômicas voltadas para a industrialização nacional (MAMIGONIAN, 1986).

A “pequena produção de mercadorias” que, sob a orientação e comando do capitalismo mercantil, empreendíamos foi, por mais de um ponto de vista, uma preparação para a industrialização substitutiva de importações, que, mais tarde, na fase recessiva do terceiro Kondratiev, empreenderíamos (RANGEL, 2005).

Ao enfatizar as manchas de uma formação social do tipo clássica no sul do Brasil e São Paulo, onde o camponês foi o agente no processo de transição até converter-se em produtor capitalista, Silva (2006, p. 108) comenta que se trata

de regiões industriais marcadas por “uma continuidade histórica na estrutura social em que a tradição artesanal... não foi destruída pelo taylorismo”, em que a permanência do “papel essencial desenvolvido pela unidade familiar na

construção de uma malha de relações não mercantis, de reciprocidade...” (MEDEIROS, 1989) – importante por exemplo na “criação de empresas e negócios” que assim “são feitos entre membros da mesma família... famílias aliadas ou... conhecidos de longa data” (COURLET, 1993) (SILVA, 2006, p. 108).

Não obstante, tal dinamismo se dava associado ao latifúndio pecuarista, cujas imbricações levariam o processo de revolução por caminhos permeados por continuidades e contradições.

Neste processo de modernização a oligarquia agrária ligada ao mercado interno tomaria a frente dos espaços de poder de Estado, sem deixar de compactuar com os industriais também ligados ao mercado interno, que progrediam na lógica de substituição de importações. Já a elite ligada à exportação, como a do café, por outro lado, foi colocada em posição subalterna. Esta aliança se faz presente em Santa Catarina por meio das relações econômicas e políticas entre os latifundiários do Planalto e a burguesia industrial nascente das colônias de imigrantes dos séculos XIX e XX (VIEIRA e PEREIRA, 1997).

Em relação à transformação das velhas estruturas político-econômicas e a necessária modernização para levar adiante o capitalismo no Brasil, Fonseca (1989, p. 201) destaca que modernizar significou

Novas leis, novos códigos, novos órgãos de decisão e de execução de políticas econômicas; intervenção estatal direta no mercado cambial, criação de institutos para planejar e levar a cabo as políticas de interesse de vários produtos agrícolas; mudar o sistema eleitoral, fazer a representação classista, estender o voto às mulheres e torná-lo secreto; reconhecer a existência de classes sociais e impedir o prosseguimento da política regionalista dos estados, em favor da política nacional orientada pelo Estado; constituir, enfim, um mercado nacional integrado, abolindo os impostos interestaduais e dando ao governo federal os meios necessários para a execução da política fiscal. Modernização, enfim, significa capitalismo.

O processo de industrialização associado ao desenvolvimento das relações capitalistas pôs em evidência o papel do Estado enquanto supridor de investimentos sociais necessários à reprodução do capital. A crítica ao liberalismo e a intervenção estatal na economia vinham carregados de ideias positivistas presentes nas políticas desenvolvidas pelos dirigentes que conduziam o processo, principalmente na figura de Getúlio Vargas. Buscava-se romper com os interesses regionalistas que marcavam o federalismo e instituir uma república unida e comandada por um forte poder central (FONSECA, 1989). Este autor, ao comentar o caráter duplamente conservador e progressista das políticas da época, traz um fragmento de um discurso de Getúlio Vargas em 1906 em que é possível apreender a noção de transição conservadora para o capitalismo: “a sociedade deveria evoluir, sem tropeços nem rupturas, com progresso dentro da ordem, o qual aparece no lema conservar melhorando” (VARGAS, 1906, *apud* FONSECA, 1989, p. 53).

As concepções que inspiravam as políticas da “Revolução de 1930” marcavam a expressão ideológica do processo de transição para o capitalismo brasileiro, caracterizado pela transformação de relações de produção e propriedade do interior do estado de forma lenta e gradual, evitando bruscas rupturas com as relações políticas e econômicas até então vigentes. Alteravam-se as formas de exploração e apropriação de riquezas, mantendo certas estruturas fundamentais para a manutenção das camadas dominantes, como a concentração de terras e da renda, ausência de participação de ampla parcela da população, desigualdades regionais e elitização do poder.

Esta ideia de transição marcadamente conservadora e realizada “pelo alto”, conduzidas por um Estado formado e comprometido com as velhas classes dominantes, sem haver a efetiva participação popular, é a chave para se compreender a categoria de *revolução passiva* para o Brasil.

A organização e levantes dos trabalhadores brasileiros que vinham lutando por melhores condições de vida e avanço da democracia (fundação do PCB, tenentismo, etc.) tensionavam o poderio das elites. Ao mesmo tempo, a pressão dos trabalhadores dificultava o protagonismo da pequena burguesia no processo de transição capitalista, cujo contexto, favorecia o estreitamento dos laços com os latifundiários (COUTINHO, 1999). Nesse sentido, o novo bloco de poder que se formava pelos industrialistas e representantes do latifúndio, ao conduzir a consolidação do capitalismo por meio da revolução passiva, ou *meia-*

revolução, segundo denominou Rangel, foi uma forma de enfraquecer o potencial revolucionário das camadas populares. Conforme Carlos N. Coutinho, estas insurgências populares serviram de pretexto para a instauração da ditadura de Vargas. O autor segue destacando que

Apesar de seu caráter repressivo e de sua cobertura ideológica de tipo fascista, o “Estado Novo” varguista promoveu uma acelerada industrialização do país, com o apoio da fração industrial da burguesia e da camada militar; além disso, promulgou um conjunto de leis de proteção ao trabalho, há muito reivindicadas pelo proletariado (salário mínimo, férias pagas, direito à aposentadoria etc.), ainda que ao preço de impor uma legislação sindical corporativista, copiada diretamente da Carta Del Lavoro de Mussolini, que vinculava os sindicatos ao aparelho estatal e anulava sua autonomia. Portanto, a ditadura de Vargas pode ser definida, gramscianamente, como uma “revolução passiva” ou uma “restauração progressista” (COUTINHO, 1999, p. 200).

A noção de transição para o capitalismo brasileiro via revolução passiva é fundamental para compreender a forma como se deu a modernização dos sistemas de transportes no país e, no caso, em Santa Catarina. Do mesmo modo, se faz entender os aspectos políticos e ideológicos que possibilitaram a condução deste processo econômico segundo os interesses das classes dominantes (forte ação estatal no planejamento, concepções de integração e supressão de suas desigualdades regionais, etc.), sem os quais se poderia reduzir um estudo mais ampliado da realidade em um historicismo econômico.

Na medida em que a industrialização nacional avançava, as problemáticas em relação aos sistemas de transportes se tornavam mais evidentes. Os modais disponíveis entravam em choque com os novos interesses econômicos, o que motivava novas concepções da logística e dos sistemas de transportes.

Não tínhamos um sistema ferroviário único, mas vários sistemas regionais, orientando os fluxos de produtos para os portos-empórios regionais e distribuindo os fluxos de produtos importados a partir daí. Ora, na medida em que a

industrialização exigia a unificação do mercado nacional, a fim de assegurar a escala mínima compatível com os projetos industriais era, objetivamente, um fator de resistência à unificação do mercado e, portanto, à industrialização (RANGEL, 2005, p. 519).

As mudanças econômicas direcionadas para a industrialização nacional criavam novas necessidades de geração de energia, meios de comunicação e transportes compatíveis aos novos fluxos que se estabeleciam, exigindo um maior planejamento público e financeiro que fosse capaz de atender às demandas.

O setor de infraestrutura (energia, transporte ferroviário e urbano, saneamento) seguia, em grande parte, nas mãos de grupos estrangeiros que não vinham suprimindo às urgências de expansão dos investimentos que o país vinha apresentando. O processo de substituição de importações em curso levou a uma série de estruturação jurídica, tributária e fiscal capaz de desobstruir o setor, possibilitando a administração e execução direta por parte do Estado. Firmavam-se assim as bases para a conversão de serviços públicos prestados até então por empresas privadas e estrangeiras em serviços públicos concedidos a empresas públicas (RANGEL, 1985).

A função do Estado de planejador e provedor de infraestruturas de transportes necessitava ser consolidada enquanto o capital privado não encontrasse meios de extrair mais-valia nesses setores. Afinal, para que o setor de “obras públicas” possa ser desvinculado do Estado, é necessário haver um grau de desenvolvimento do capitalismo bastante elevado, como capitais suficientemente disponíveis, sistema de crédito, de juros, mercado de ações etc. (MARX, 2011, p. 437)²³.

²³ “Todas as condições gerais de produção, tais como estradas, canais etc., sejam as que facilitam a circulação ou as que a tornam possível, seja igualmente as que aumentam a força produtiva (como as irrigações etc. realizadas pelo setor e, de resto, também na Europa), tais condições, para serem levadas pelo capital, em lugar do governo, que representa a comunidade enquanto tal, supõem um elevado desenvolvimento da produção fundada no capital. A desvinculação das “obras públicas” do Estado e sua passagem ao domínio dos trabalhos executados pelo próprio

Ampliava-se, em um primeiro momento, a ação do Estado em trabalhar com planos de desenvolvimento econômico que previam o planejamento das infraestruturas de transporte voltado a suprir as novas necessidades de circulação que se colocavam naquele momento. Os governos federal e estadual avançaram consideravelmente na elaboração de políticas públicas voltadas ao financiamento e projetos de infraestruturas de transportes. As rodovias, que vinham aparecendo de maneira tímida nos planos anteriores, tornaram-se o modal de destaque. Os sistemas de transporte nacionais no início da Era Vargas podem ser caracterizados na seguinte situação:

(As ferrovias estavam) em péssimo estado de conservação e sem controle das subvenções federais que eram transferidas aos concessionários privados de origem estrangeira. Na navegação, a maioria dos portos encontrava-se desaparelhada e castigada pelo assoreamento de seus canais de acesso ou atracadouros. A frota mercante de cabotagem e de longo curso estava mal conservada, atrasada tecnologicamente e pertencia a companhias mal-administradas e com sérios problemas financeiros. Quanto ao setor rodoviário, não havia recursos orçamentários para garantir a sua expansão (BRASILEIRO, 2001, p. 214).

Mesmo com as mudanças políticas que afastaram temporariamente importantes figuras públicas ligadas ao rodoviarismo (como, por exemplo, Washington Luís), o interesse pela consolidação deste modal de transportes era consensual. Desse modo, o governo de Getúlio Vargas deu continuidade às políticas voltadas para a sua expansão. O ministro de Viação José Américo de Almeida, nos anos de 1930, afirma que “devemos por todos os meios favorecer a expansão das rodovias”, e que em alguns lugares “a estrada de rodagem já está concorrendo vantajosamente com a estrada de ferro” (COIMBRA, 1974 *apud* BRASILEIRO, 2001, p. 224).

capital indica o grau em que se constituiu a comunidade real na forma do capital” (MARX, 2011, p. 438).

As dificuldades enfrentadas em relação à situação dos meios e infraestruturas de transportes foram se revertendo na medida em que as instituições estatais se consolidavam e executavam as políticas econômicas e os planos de transportes (ou parte deles). Essas medidas possibilitavam o avanço significativo dos setores de logística e transportes, o que favoreceu para a otimização da distribuição, troca e consumo em todas as etapas da cadeia produtiva, que, por sua vez, implicavam na ampliação da divisão territorial do trabalho e o avanço da integração nacional.

As importações dos insumos necessários para a viabilização do sistema rodoviário, como os automóveis, combustíveis, máquinas de implantação de estradas etc., foram gradativamente diminuindo, principalmente após a segunda guerra mundial, quando houve a implantação de boa parte da cadeia industrial ligada ao setor rodoviário. No final da Era Vargas já teriam sido tomadas as primeiras medidas protecionistas a fim de viabilizar a produção nacional de peças, combustíveis, equipamentos e tecnologia de implantação e pavimentação de estradas.

O desenvolvimento e manutenção de um grande sistema de transporte, como o Brasil exige, requer uma relativa autonomia quanto às fontes de energia e à produção de materiais e equipamentos para os transportes (...). Cumpre-me, aqui, acentuar a necessidade de desenvolvermos a produção nacional de materiais de construção e instalação de vias de transportes, e de locomotivas, carros, automóveis, caminhões e navios (VARGAS, 1951 *apud* GORDINHO, 2003).

Desse modo, as estreitas relações econômicas que se estabeleciam entre Estados Unidos e Brasil no período de crescimento da economia mundial da década de 1950 contribuíram para a implantação da indústria automobilística com base em produção de peças fabricadas no país, além da significativa expansão da produção de petróleo, de asfalto, etc. Dava-se continuidade ao processo da industrialização brasileira, fortemente atrelado aos planos de unificação nacional e expansão rodoviária.

O governo de Juscelino Kubitschek implanta a indústria automobilística com a produção de

trezentos e vinte mil veículos por ano, com 90% das peças fabricadas no país, aumenta a produção de petróleo de dois para 5,4 milhões de barris e cria usinas de asfalto para produzir, anualmente, três milhões e meio de barris; eleva a produção de aço de 1,1 para 2,6 milhões de toneladas (DARCY RIBEIRO apud GORDINHO, 2003).

Enquanto o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e os respectivos Departamentos Estaduais (DERs) executavam importantes obras públicas, houve também o início da formação e expansão de grupos privados nacionais.

o setor público era o que mais potencial tinha para as construções, sob a direção do DNER, pois as empreiteiras apenas "engatinhavam". Os crescentes contratos com o DNER e DERs fizeram com que as empresas se capitalizassem, comprassem equipamentos, incrementassem sua produtividade e seu poder de influência junto à burocracia estatal (PAULA, 2010).

Os planos e políticas voltados para o desenvolvimento econômico e de expansão dos sistemas e infraestruturas de transportes foram gradativamente possibilitando a estruturação do setor privado, de modo que suprisse às novas demandas da economia e do setor de transportes. O “interesse das montadoras, das multinacionais do petróleo e da borracha, aliados aos interesses das empreiteiras nacionais” pressionavam o avanço das políticas do setor de transportes associadas ao rodoviarismo (PAULA, 2010). Ao final da década de 1940,

o rodoviarismo significou a ascensão de uma camada da burguesia nacional às arenas decisórias do setor de obras públicas, por meio da crescente intervenção nas estruturas estatais, principalmente DNER e DERs, pregando a sua autonomia frente ao ministério e frente as decisões do poder Legislativo. Assim, foi se formando uma verdadeira arquitetura político-institucional-clientelista, que solidificava a proposta rodoviária e ao mesmo tempo enfraquecia as demandas ferroviárias. Fruto dessas pressões, o DNER

passou por profundas reformas administrativas, ganhando autonomia na implementação das metas rodoviárias (ACCORSI, 1996, *apud* PAULA, 2010).

Neste período, o país carecia “de rodovias, automóveis, ônibus e caminhões” e que a tendência ao rodoviarismo era a melhor para aquele momento, afinal não havia “um sistema ferroviário único, mas vários sistemas regionais” que orientavam os fluxos de produtos para os portos distribuídos ao longo da costa e vice-versa com relação às importações. Portanto, “na medida em que a industrialização exigia a unificação do mercado nacional, a fim de assegurar a escala mínima compatível com os projetos industriais”, o setor ferroviário era um “fator de resistência à unificação do mercado e, portanto, à industrialização” (ROCHA e BARBOSA, 2009, *apud* RANGEL, 2005, p. 518, 519). A plasticidade do transporte rodoviário possibilitava a superação dos exclusivismos regionais e a imposição de uma nova divisão territorial do trabalho, unificando o mercado. Contudo, na medida em que “os fluxos inter-regionais de transporte se iam tornando mais pesados e incompatíveis com os meios rodoviários”, o transporte ferroviário iniciaria a impor suas vantagens, conforme se verificaria posteriormente.

O avanço da indústria e instituições vinculadas à expansão da rede rodoviária que proporcionavam a unificação nacional foi estreitando os laços do capital privado com as instituições estatais, evidenciando as contradições de uma revolução capitalista construída de cima. Além disso, onde as condições favoráveis de produção de capital já estão instaladas, este não se arrisca em áreas incertas, e tende a concentrar-se em locais já propícios. As áreas mais dinâmicas atraem esses investimentos, resultando na má distribuição da implantação e pavimentação de estradas, deixando regiões inteiras desprovidas de tais benefícios. De algum modo, é como disse Gramsci ao tratar da revolução capitalista italiana:

O fato é que o capital busca sempre as formas mais seguras e mais rentáveis de investimento (...). Onde já existe uma fábrica, esta continua a se desenvolver através da poupança; mas onde toda forma de capitalismo é incerta e aleatória, a poupança suada e acumulada com dificuldade não confia e vai se colocar onde encontra

imediatamente um lucro tangível (GRAMSCI, 1987, p. 63).

De maneira semelhante, Rangel (1980), ao referir-se sobre a problemática da integração nacional brasileira, ressalta que o fortalecimento do poder nacional decorrente do processo de unificação deve dar conta da coexistência de regiões mais e menos economicamente desenvolvidas por meio de políticas planificadoras de fluxos econômicos específicos, além de buscar paulatinamente a aniquilação do atraso daquelas. Sobre esta temática, levanta a seguinte questão:

Temos um sistema fiscal que trata cruelmente as unidades marginais da economia e, por extensão, as regiões cuja economia por efeito da integração no mercado nacional, veem-se convertidas em agrupamentos indefesos de empresas marginais. Essa situação foi agravada pela indispensável prioridade concedida às indústrias de base, as quais, por motivos técnico-econômicos, tendem espontaneamente a localizar-se nas regiões mais desenvolvidas. Em suma, existe um problema de unificação a resolver (RANGEL, 2005, p. 453).

Com efeito, mesmo nas áreas aparentemente favorecidas pela expansão das infraestruturas de transportes no Brasil, em muitos casos, foi estabelecido um sistema de extração de riquezas que logo se deslocou para outras regiões, contribuindo muito pouco para o desenvolvimento socioeconômico local/regional. Esta situação demonstra que a aliança entre as regiões mais “atrasadas” com aquelas mais dinâmicas congregam seus interesses em benefício do *status quo*, enquanto que as camadas populares são mantidas de fora desse processo modernizante. Não obstante, as regiões mais “atrasadas” não devem ser vistas sob um olhar de passividade ou até mesmo “dependentista”, pois se tratou na verdade, em muitos casos, de um acordo estabelecido entre blocos históricos de poder (GRAMSCI, 1987), formalizado nas diversas instituições públicas e privadas. Estas situações podem ser identificadas no processo de integração das regiões catarinenses.

3.3 PLANEJAMENTO DOS TRANSPORTES E A DINÂMICA ESTADUAL

Logo no primeiro ano de existência do DNER, o órgão lançou um plano de viação no qual se acentuava a política rodoviária em detrimento da ferroviária. Apesar da pouca repercussão desse plano, é importante destacar as rodovias previstas para Santa Catarina, pois são muito semelhantes àsquelas consideradas no primeiro Plano Rodoviário Nacional aprovado no Congresso Nacional em 1944 (Figura 9).

Figura 9: Plano rodoviário do DNER, 1937



Fonte: BRASIL, 2013.

A década de 1940 viu avançar consideravelmente o planejamento das rodovias no Brasil. Em 1946, de forma semelhante a uma autarquia, o DNER passou a ter autonomia financeira e administrativa, o que lhe proporcionou maior dinamismo. As novas ações de planejamento e

execução ligados a este novo sistema de transporte podiam contar com recursos financeiros provenientes do Fundo Rodoviário Nacional, importante instrumento de expansão das rodovias (impostos provenientes de combustíveis, lubrificantes e outros artigos relacionados ao modal rodoviário dos quais 60% eram destinados aos estados). Em 1944 foi aprovado o primeiro Plano Rodoviário Nacional, contendo as diretrizes gerais da política rodoviária.

O Plano Rodoviário Nacional de 1944 ressaltava alguns aspectos importantes em relação à expansão do sistema rodoviário e, por outro lado, enfatiza também alguns dos principais argumentos que levaram ao sistemático abandono das ferrovias no país. Segundo o plano, havia uma série de problemas estruturais em relação ao sistema ferroviário: falta de sentido econômico de seus traçados originais; a desarticulação em razão da pluralidade de bitolas; a falta de renovação do equipamento e do material de tração e de transporte (BRASIL, 1944).

Nesse plano, a partir de uma série de critérios que seguiam interesses econômicos, políticos e de segurança nacional, foram planejadas uma série de rodovias longitudinais, transversais e de ligação que, de um modo geral, atendiam todos os estados (BRASIL, 1944). Dentre elas têm-se as principais rodovias longitudinais que percorrem o solo brasileiro e que passam por Santa Catarina, como a rodovia Getúlio Vargas, atual BR 116, e a rodovia Transbrasiliana, atual BR 153²⁴, cujos traçados na porção sul/sudeste coincidem com antigos caminhos de tropas.

Havia também uma rodovia transversal prevista para Santa Catarina, denominada Rodovia Transversal do Estado de Santa Catarina, que promoveria a integração estadual. Estranhamente essa rodovia transversal tinha, na verdade, um traçado longitudinal. Iniciava em Curitiba e terminava em Torres, passando pelas cidades catarinenses de Joinville, Florianópolis, Tubarão, Criciúma e Araranguá. Como é

²⁴ A atual BR 116 (rodovia longitudinal Getúlio Vargas) interliga as cidades de Porto Alegre, Lages, Curitiba, São Paulo e segue até as capitais dos estados da região nordeste. O traçado da porção sul/sudeste é muito próximo do antigo Caminho das Tropas. A BR 153 (rodovia Transbrasiliana) inicia na fronteira com o Uruguai, interliga as cidades do interior brasileiro como Passo Fundo, Concórdia, Ourinhos, Goiânia e segue em direção ao estado do Pará. O traçado da porção sul/sudeste é muito próximo do antigo Caminho de Palmas (Figura 5, capítulo 1).

possível identificar, este traçado é uma aproximação da atual rodovia BR 101.

O estado de Santa Catarina necessitava pleitear as rodovias que promoveriam sua integração regional na pauta do planejamento nacional do sistema rodoviário, de modo que deixasse de ser um “estado de passagem”. Sete anos depois do suposto equívoco em colocar uma rodovia longitudinal como transversal este foi corrigido por meio da aprovação de uma emenda de lei²⁵, fazendo com que o estado ganhasse mais uma rodovia longitudinal, a rodovia BR 59 (atual BR 101). Para remediar a ausência de rodovias transversais, outras emendas de lei foram aprovadas no mesmo ano, garantindo a inserção de rodovias transversais, como as estradas que ligariam Tubarão a Lages (atual BR 475), a estrada do porto de Itajaí ao planalto (atual BR 470) e a estrada de Florianópolis ao planalto (atual BR 282). Essas emendas, no entanto, não eram prioridade e estavam fora do programa de execução aprovado, não havendo assim nenhuma garantia de que sairiam do papel²⁶.

O Paraná e o Rio Grande do Sul conquistaram espaço no programa prioritário de execução de obras de 1945 para construção de rodovias transversais (Porto Alegre-Uruguaiana, Curitiba-Prudentópolis e Paranaguá-Curitiba), de grande importância para a consolidação da integração regional desses estados (BRASIL, 1944).

A urbanização e modernização dos estados do Paraná e do Rio Grande do sul, assim como de São Paulo, avançavam consideravelmente concentrando fluxos em suas capitais. Já a capital catarinense permanecia com os mesmos ares do início do século sem, todavia, desenvolver novas atividades produtivas após a decadência da produção mercantil (farinha de mandioca, peixe seco, etc.) e sem modernizar seu terceiro setor. Bastos (1999, p.136) ao comparar o crescimento

²⁵ Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945. Reorganiza o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, cria o Fundo Rodoviário Nacional e dá outras providências.

²⁶ Apesar das emendas citadas, nas leis e decretos aprovados posteriormente em que houve alterações/inclusões do programa de execução (como lei 302/1948, lei 1.787/1952) não foram identificadas as rodovias pleiteadas por Santa Catarina. Dessa forma, não havia nenhuma garantia de previsão de recursos para a sua execução. As rodovias transversais catarinenses só foram encontradas no novo Plano Nacional de Viação de 1956 e o seguinte de 1964.

populacional de Florianópolis com as capitais vizinhas, destaca que “[...] entre 1872 e 1960, enquanto a capital multiplicava sua população em 4,5 vezes, Porto Alegre e Curitiba multiplicavam suas populações por 25 e 36 vezes”.

Em um relato sobre Florianópolis realizado nos fins da década de 1940 Dias (1947) demonstra que

Vista do alto, das muitas elevações que, pelo lado Leste, lhe dificultam o crescimento e a expansão, a cidade oferece um aspecto de século XIX que constitue (sic), para o visitante curioso e apressado dos dias de hoje, um verdadeiro presente para os olhos e uma legítima parada no tempo (DIAS, 1947, n°1, p.67).

A situação encontrada em Florianópolis refletia o processo de decadência de cidades portuárias ligadas principalmente ao capital comercial, uma vez que as elites ligadas ao comércio internacional viram suas atividades econômicas decaírem e não se engajaram economicamente no novo pacto de poder consolidado a partir de 1930. Nesse sentido, quando se organizava o novo pacto de poder no país voltado à industrialização nacional,

[...] os principais comerciantes de Florianópolis estavam atrelados ao esquema anterior à Revolução de 1930, continuaram vinculados aos capitais comerciais do Rio de Janeiro, pelo transporte de cabotagem. Dessa forma não acompanharam as profundas mudanças na divisão territorial do trabalho imprimidas pelas relações capitalistas de produção em implantação, o que contribuiu de maneira ainda mais decisiva, como já se assinalou, para o longo período de estagnação econômica da capital catarinense (BASTOS, 1999, p. 133).

O fraco desenvolvimento econômico industrial da Grande Florianópolis e as restrições dos meios de transportes que a projetasse sobre as demais regiões repercutiam na sua área de polarização reduzida, sobretudo quando comparadas às outras cidades mais

dinâmicas do estado. Desse modo, era pequena a influência da capital na configuração da rede urbana que se constituía.

Diante desta riqueza produtiva do interior do Estado é que Florianópolis perdia força econômica e sua área de influência encolhia substancialmente de “Tijucas ao Norte até Garopaba ao sul” (MAMIGONIAN, 1966). Enquanto isso as cidades do interior do Estado que emergiam com as suas dinâmicas industriais, passam a ocupar o espaço econômico deixado pela capital (BASTOS, 2000, p. 133).

A estruturação dos departamentos estaduais de estradas de rodagem, os DERs, a partir de 1947, possibilitava o estreitamento das políticas administrativas para o setor de transporte com o governo federal e organizava a expansão do rodoviarismo também a partir do planejamento pelos estados. Nesse contexto, o estado catarinense elaborou e aprovou, em novembro de 1955, o Plano de Obras e Equipamentos²⁷ (POE) com duração prevista de dez anos²⁸. O POE (Plano de Obras e Equipamentos) apresentou resultados significativos para a evolução rodoviária – assim como para a ideologia ligada ao

²⁷ Percebe-se ao longo do projeto do Programa a clara influência das concepções do geógrafo Victor Antônio Peluso Júnior, que foi um dos secretários do POE. Ao longo de sua vida, publicou uma série de estudos sobre a problemática da integração catarinense, enfatizando a importância do sistema rodoviário e em especial da estrada Florianópolis-Lages-São Miguel D'Oeste. Em um de seus primeiros trabalhos sobre o tema diz o seguinte: “A significação antropogeográfica da Serra Geral não se limita, porém, a esse aspecto histórico, pois que marca a linha divisória entre duas populações de origem diferentes que, sofrendo a influência da estrada de rodagem que a atravessa, tende a fundir-se num único tipo comum a todo o território catarinense” (1948, p. 81). Seu pensamento sobre o assunto culminou no artigo intitulado “A Identidade Catarinense”, publicado pela primeira vez em 1984 pelo IHGSC. É, sem dúvidas, o principal intelectual sistematizador do tema da integração catarinense.

²⁸ Durou apenas cinco anos, quando foi incorporado ao PLAMEG em 1961.

rodoviarismo em Santa Catarina²⁹—, pois garantiu o avanço das rodovias e traçou as principais metas do planejamento estadual, que estavam relacionadas à integração regional.

Como uma forma de complementar o Plano Rodoviário Nacional, o POE voltou-se prioritariamente para as rodovias transversais (dentre elas, inclusive, estradas de interesse nacional), cujo avanço promoveria o desenvolvimento socioeconômico estadual e contribuiria para a desvinculação das regiões dos estados vizinhos (SANTA CATARINA, 1954). Perseguindo essa perspectiva, o POE deu preferência às vias que permitiam a integração das diversas regiões do estado e o acesso aos portos:

- 1) Porto União-São Francisco do Sul (atual BR 280): com aproximadamente 370 quilômetros, ligaria a BR 116 ao porto de São Francisco do Sul, servindo à população do Planalto Norte e Nordeste catarinense.
- 2) Curitiba-Itajaí (atual BR 470): com aproximadamente 310 quilômetros, ligaria a BR 116 e a BR 282 ao Porto de Itajaí, atendendo a toda população do Vale do Itajaí, Planalto de Lages e Oeste de Santa Catarina.
- 3) Laguna-Tubarão-São Joaquim (atual rodovia planejada BR 475): com aproximadamente 152 quilômetros, atenderia a região do Planalto Sul catarinense assim como a região Sul, facilitando o acesso ao porto de Imbituba.

O POE considera a execução da estrada Florianópolis-Lages tão fundamental quanto as demais para o desenvolvimento econômico e, principalmente, para consolidar a integração regional catarinense. Contudo, não a inclui no programa de execução do Plano, sob a justificativa de que este trecho da estrada havia sido previsto em lei federal (fazendo parte da então chamada BR 36). Por outro lado, os executores do plano buscariam junto ao órgão federal a delegação para poder construí-la caso não houvesse simultaneidade das obras.

A inclusão da estrada Florianópolis-Lages no traçado da BR 36 não permite que seja ela incluída no presente plano nas mesmas condições que as demais. O Governo Federal a construirá de

²⁹ Embora o estado catarinense já houvesse aprovado seu primeiro plano rodoviário estadual em 1936.

acordo com o seu programa. Podendo a construção, porém, não coincidir, no prazo, com o progresso das demais estradas incluídas no plano estadual, deve obter-se delegação para esta construção (SANTA CATARINA, 1954, p. 44).

Não se sabe a que lei os executores do POE se referiam, tendo em vista que o Plano Rodoviário Nacional (1944) em vigor, assim como o Plano de Viação Nacional (1934), não consideravam nenhuma rodovia transversal em Santa Catarina que coincidisse com este traçado. A BR 36 apareceria no Plano Nacional de Viação de 1956 (aprovado com caráter provisório) ao lado de outras estradas que coincidiam sim, ainda que parcialmente, com aquelas vias consideradas no Plano estadual, como a rodovia de ligação L42, cujo traçado Itajaí-Blumenau-Rio do Sul-Trombudo-Canoas-Uruguaí coincidia em partes com a estrada do Vale do Itajaí, a BR 90, cujo traçado Lages-Tubarão coincidia com a estrada Laguna-Tubarão-São Joaquim. O fato é que o governo federal não executou a obra e o estado não a incluiu no planejamento estadual, resultando em fortes consequências para a integração catarinense e para o dinamismo econômico das regiões do Planalto e da Grande Florianópolis.

O Programa contou com recursos próprios provenientes do Imposto sobre Vendas e Consignações, o IVC. O montante arrecadado – cerca de 20% do valor total do imposto – deveria ser aplicado em quatro eixos principais: 1. estradas de rodagem; 2. energia elétrica; 3. agricultura; e 4. educação e cultura (SCHMITZ, 1985, p.20). Do montante arrecadado pelo Programa, 45% foram destinados para as estradas de rodagem (nota-se a exclusividade para o modal rodoviário) e 35% ao setor de energia elétrica, com ênfase na geração (usinas hidrelétricas e a termoelétrica Jorge Lacerda). Do total previsto para ser arrecadado ao longo dos dez anos de duração do programa, 19% já haviam sido investidos no setor rodoviário nos cinco primeiros anos (SANTA CATARINA, 1961).

Essas iniciativas de expansão do sistema rodoviário proveniente da esfera estadual (POE) e federal (PRN) possibilitaram o avanço da implantação de rodovias modernas em Santa Catarina. Dos resultados do POE destacam-se a ênfase dada ao trecho Blumenau-Itajaí da estrada do Vale do Itajaí (iniciado em 1957 e concluído em 1960), trecho entre Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul, assim como trechos não

previstos inicialmente³⁰. Em relação ao PRN destacaram-se os trechos Lages-Curitiba e Lages-Porto Alegre da BR 116 (na época chamada BR 2), que em 1954 se constituía na única rodovia federal em tráfego no estado. Sua pavimentação foi iniciada em 1959 pelo 2º. Batalhão Rodoviário do Exército localizado em Lages (que se destacava na construção de muitas estradas na região) e concluída por volta de 1961 (SANTA CATARINA, 1954, 1956, 1961).

O avanço de rodovias no território catarinense que atendiam a determinadas regiões repercutiu em mudanças socioeconômicas no estado sem, contudo, eliminar certas continuidades, de modo que velhos extratos sociais permaneceriam coexistindo em certas regiões e na composição do bloco de poder. Desse modo, tal realidade repercutia no processo de integração regional. A ausência de investimentos na estrada de ligação entre Florianópolis e Lages mantinha debilidades da integração econômica entre as regiões. Desse modo, permaneceria a busca pela integração regional, principalmente com a capital, por meio da implantação da rodovia BR 282, o que contribuiria também para enfatizar as justificativas ligadas à expansão rodoviária como fundamentais para alcançar uma maior equidade em termos regionais.

3.3.1 Economias regionais em tempos distintos: implicações no sistema de transporte

Os grandes latifúndios pecuaristas que predominavam no planalto catarinense foram em grande parte parcelados entre os herdeiros, o que acabava limitando a prática da pecuária. As atividades de caboclos e colonos nas áreas florestadas predominantes nos vales dos rios faziam crescer a produção agrícola, contudo a limitação dos meios de transporte proporcionava poucas chances de comercialização do excedente.

A cidade de Lages seguia desempenhando certa centralidade na região do Planalto, além de exercer função de cidade residencial e comercial. Dela partiam estradas para todas as direções do estado,

³⁰ Foram empregados recursos do POE na estrada Ituporanga-Itajaí (atual SC 486), servindo principalmente ao município de Brusque.

sendo, em muitos casos, passagem obrigatória para outros locais. Mantinha fortes laços com as firmas comerciais de Florianópolis, como Casa Hoepcke, que abastecia as localidades do planalto de todo tipo de suprimentos dos quais a população precisava (ferramentas, materiais de construção, rendas, máquinas agrícolas etc.) (PELUSO Jr, 1991, p. 124).

A construção de Brasília mobilizava grandes quantidades de madeira que provinham, dentre outras regiões, de Santa Catarina. Após o esgotamento das reservas florestais da região Oeste, que movimentava uma expressiva atividade madeireira, outras regiões passaram a ter maior destaque nesse ramo, como as áreas do alto vale do Itajaí e principalmente a região do Planalto catarinense.

Neste período do final da década de 1950, cerca de 70% das exportações do estado estavam relacionadas à produção de madeira (GOULARTI FILHO, 2003), e tinham como principal eixo de escoamento a estrada do vale e o porto de Itajaí. Esta dinâmica econômica foi de grande estímulo para mobilização das obras no trecho da atual BR 470 de Itajaí a Blumenau. Apesar de já ser planejada como uma rodovia federal e aparecer nos mapas rodoviários como tal, estas obras de modernização da estrada seguiam sobre uma rodovia de jurisdição estadual.

A atividade madeireira no Planalto de Lages trouxe novo dinamismo para a região. De um modo geral, a madeira comprada dos fazendeiros era derrubada e processada pelos caboclos, que passavam a trabalhadores assalariados das serrarias. No entanto, este salto em direção à mudança das relações de produção não se deu senão permeado por contradições. Apesar de trabalhar em troca de uma renda-dinheiro, o “caboclo-operário dava continuidade a sua existência de homem interiorano, profundamente marcado pelo coronelismo, não obstante a nova condição de vendedor de sua força de trabalho” (AURAS, 1991, p. 56). Nesse sentido, o desenvolvimento das forças econômicas na região se dava por meio da continuidade da “cultura rural”, imersa no localismo, na interpessoalidade, no mandonismo, na leitura fatalista (ou encharcada de religiosidade) do cotidiano (...)” (AURAS, 1991, p. 56).

No auge da produção madeireira no planalto de Lages, o grande fluxo de caminhões que transportavam as mercadorias pela BR 116 dinamizou e estimulou o surgimento de novas atividades comerciais e de serviços na região, principalmente em Lages e Caçador. Destacaram-se as atividades ligadas ao setor de transportes, como oficinas mecânicas

que atraíam vendas de produtos e equipamentos, como de autopeças e pneus, e fabricação de outros, como carrocerias e reboques de caminhão.

No entanto, grande parte dessas iniciativas desapareceu no momento de queda da indústria da madeira. A instalação das serrarias se deu a partir de capital externo de empreendedores de outras regiões (principalmente gaúchos). Nas mãos “dos empresários da madeira e dos fazendeiros que venderam seus grossos pinheirais”, esses capitais foram destinados a outras regiões mais dinâmicas do Brasil, na aquisição de novas fazendas pecuaristas no Mato Grosso e Paraná. Ainda que não tão expressiva, houve alguma modernização no interior das fazendas da região por parte dos fazendeiros locais e uma diversificação de investimentos em outros setores.

Novamente foco de investimentos estrangeiros, se instalaram no Planalto catarinense grandes indústrias nacionais e internacionais de papel e celulose (Rigesa, Manville e Klabin), aproveitando as facilidades de desenvolver silvicultura de espécies exóticas (*Pinus elliotte* e *Eucalyptus* sp) em substituição da madeira nativa, terras a baixo custo e a disponibilidade de energia (MAMIGONIAN, 1986). Voltadas para o mercado interno, a existência da atual BR 116 foi aspecto determinante na instalação dessas indústrias, uma vez que possibilitava o escoamento da produção para os grandes mercados consumidores do país.

A rede de relações socioeconômicas passou a se alterar desde a decadência do capital comercial e ampliação da estrada de ligação Planalto-Porto de Itajaí. A crescente dinamização comercial e produtiva das localidades do Vale do Itajaí permitiu o estreitamento dos vínculos dessa região com o Planalto. Desse modo, na medida em que as firmas ligadas ao grande capital comercial se enfraqueciam ao ponto de desaparecerem frente à nova conjuntura econômica ligada a substituições de importação, a região passava a ter suas rendas e riquezas extraídas por outros grupos econômicos. Além das madeiras e papeleiras, destaca-se também a polarização exercida pelos municípios da região do Vale do Itajaí. Dessa forma, o Planalto catarinense mantinha força política na capital e ampliava suas atividades econômicas ao mesmo tempo que econômica e financeiramente, acabava orbitando nas cidades do Vale do Itajaí.

A crescente projeção econômica do bloco industrialista sobre a região do Planalto se deu, sobretudo, por meio da ação do Banco da Indústria e Comércio (INCO), criado pelo udenista Irineu Bornhausen

em 1935. O banco cresceu rapidamente quando passou a dominar as transações e manipulações do dinheiro público em detrimento dos estabelecimentos bancários da família Hoepcke, ligada aos Ramos. Quando o próprio dono do banco assumiu o governo do estado no início da década de 1950, o INCO passou a centralizar mais de 69% dos saldos dos recursos financeiros do Estado (THOMÉ, 2002). “O banco INCO foi, sem dúvida alguma, uma mola propulsora do desenvolvimento industrial da região do Contestado, que nesta época estava no auge do ciclo da madeira” (THOMÉ, 2002, p. 167).

Na região Oeste, a cidade de Chapecó, que desde a sua fundação vinha concentrando atividades produtivas, comerciais, administrativas e militares, seguia se destacando como centro polarizador. Após a dissolução do Território do Iguaçu em 1946 e a derrota de grupos separatistas³¹, a região oeste conseguiu ver partes de suas reivindicações atendidas pelo governo estadual, como a instalação de sedes administrativas que facilitassem a chegada de recursos públicos e uma maior participação nas tomadas de decisões. Dentre eles, destaca-se a criação de nova residência do Departamento de Estradas e Rodagem do Estado – DER na região Oeste, que possibilitou a expansão e o melhoramento das estradas (PELUSO Jr, 1991). Essas ações estreitaram os vínculos institucionais e econômicos com o restante do estado catarinense, implicando no avanço da integração regional.

Por outro lado, a histórica relação socioeconômica estabelecida com estados vizinhos se fortalecia na medida em que as atividades agroindustriais se inseriam no crescente mercado consumidor das cidades do sudeste brasileiro, em especial do estado de São Paulo. A pequena produção mercantil oriunda do trabalho dos colonos que se capitalizavam a partir do sistema colônia-venda, principalmente a partir

³¹ Na década de 1940 territórios ao longo da fronteira com os países sul-americanos foram desmembrados das unidades federativas para formar territórios federais. Dentre eles houve a formação do território do Iguaçu, englobando terras catarinenses que seguem a oeste do rio Irani até a fronteira com a Argentina e parte do sudoeste do estado do Paraná. Extinto após três anos de sua fundação (1943 - 1946), grupos da região que viam oportunidades na maior autonomia administrativa e política acabaram pressionando o governo catarinense a garantir uma maior presença na região, como, por exemplo, a instalação de secretarias estaduais.

da produção e comercialização de suínos, salames, banha e produtos agrícolas, como alfafa, milho, trigo, foi proporcionando a industrialização e modernização do setor agroindustrial. Investiram na produção de equipamentos e beneficiamento dos produtos manufaturados, como oficinas, serrarias, frigoríficos, moinhos etc. (ESPÍNDOLA, 1999). Nesse contexto, surgiram os embriões de algumas das maiores empresas produtoras mundiais de carne suína (e mais adiante o processamento de carne de aves) que seguem atuando na região, como a Perdigão (1934) e Sadia, atual Brazil Foods (1944), Chapecó Alimentos (1952) e Seara (1956). Nas décadas de 1960 e 1970, foram fundadas ainda a Cooperalfa, da Ceval e a Aurora Alimentos.

Inicialmente, a ligação com os mercados do sudeste proporcionada pela ferrovia São Paulo-Rio Grande (ferrovia do Contestado), que em Santa Catarina percorria o vale do rio do Peixe, foi aproveitada para o escoamento da produção. Já os mercados regionais e locais eram abastecidos via estrada de rodagem (ESPÍNDOLA, 1999). Na medida em que o rodoviarismo tomou espaço nas políticas voltadas para o setor de transportes em detrimento das ferrovias, o transporte regional de longa distância passou a se dar também pelas rodovias.

A precariedade das vias terrestres levou o grupo Sadia, num ato de pioneirismo, a utilizar o transporte aéreo em 1952. O sucesso da ação levou a empresa Perdigão a empregar também o modal aéreo em sua logística em 1957. Na medida em que as rodovias tornavam-se viáveis para atender às demandas de transportes de cargas da região Oeste para São Paulo, a utilização do transporte aéreo foi sendo descartado. Nesse sentido, em 1972 a Sadia Transportes Aéreos encerrou suas atividades como transportadora de mercadorias, dando origem a uma nova empresa, a Transbrasil S.A. Linhas Aéreas, voltada ao transporte de pessoas.

A implantação de novas rodovias longitudinais modernas, como a SC 303 e os melhoramentos dos antigos caminhos que hoje configuram as rodovias BR 163, CST 480, foram amplamente utilizadas para escoar a produção da região Oeste. O destaque fica para a BR 116, cuja conclusão foi fundamental para garantir a competitividade das agroindústrias catarinenses nos mercados do sudeste brasileiro (ESPÍNDOLA, 1999).

As rotas longitudinais que se estabeleciam ao longo da primeira metade do século XX reforçavam os vínculos socioeconômicos da região Oeste com os estados vizinhos e São Paulo.

A conclusão da rodovia longitudinal BR 116 e o avanço desigual com que evoluíam as vias transversais fizeram com que essa estrada acentuasse a linha divisora do estado em duas porções e, dessa forma, dificultava a integração regional. Sobre essa questão, Werner (1976) enfatiza que “a implantação da BR 116, não complementada por uma rodovia transversal, marcou o divisionismo das regiões do estado, mais ainda quanto já era a partir da existência das serras”. A primeira rodovia federal implantada e modernizada refletia os estímulos econômicos das regiões produtoras do estado ligadas principalmente ao mercado de São Paulo, provocando a dinamização de fluxos no sentido norte-sul.

A debilidade da integração entre as regiões, assim como a construção de uma identidade estadual, seguiam fortemente atreladas às justificativas de uma contínua expansão rodoviária. Nesse sentido, permaneceria a necessidade de buscar a integração regional, principalmente com a capital, por meio da implantação da rodovia BR 282.

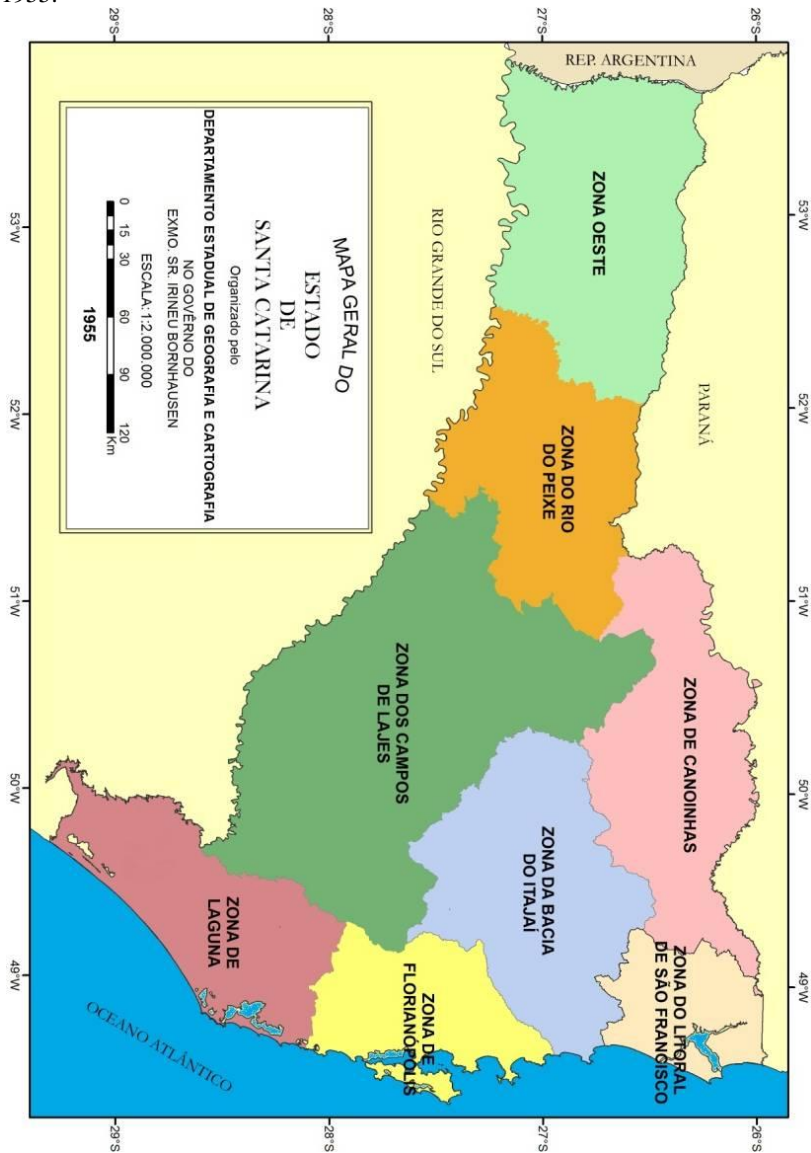
No início da década de 1950 as atividades comerciais entre Santa Catarina e o estado de São Paulo apresentavam expressivo crescimento. Goularti Filho (2002) destaca que o comércio entre estes estados saltou de 13,3% em 1910 para 24,6% em 1930 e 40% em 1949. Esta crescente integração com São Paulo se dava sobretudo a partir da comercialização dos produtos oriundos da pequena produção mercantil catarinense de alimentos, madeira, têxtil etc.

Ao mesmo tempo em que ocorria a modernização agrícola, a indústria em Santa Catarina se diversificava e crescia lenta e progressivamente em regiões distintas do estado, fazendo com que pequenas e médias cidades adquirissem *status* de polo regional, como Blumenau, Joinville e Lages. Desse modo, a regionalização do processo de urbanização e crescimento das cidades, a consolidação da divisão social do trabalho, demarcavam as diferenciação das regiões geoeconômicas de Santa Catarina. No mapa do estado de 1955 representado na Figura 10³² é possível observar esta divisão geoeconômica, destacando-se a Zona do Litoral de São Francisco do Sul

³² Esta divisão regional já aparecia em 1947, como identificado no artigo de Victor A. Peluso Jr. sobre as “Paisagens Catarinenses” publicado no Boletim Geográfico do Departamento Estadual de Geografia e Cartografia de Santa Catarina daquele ano. Tendo em vista a importância do relevo nesta divisão regional, o autor as intitula como “regiões naturais”.

(região Nordeste Catarinense), a Zona da Bacia do Itajaí, Zona de Florianópolis, Zona de Laguna (região Sul), Zona dos Campos de Lajes (região do Planalto de Lages), Zona de Canoinhas (região do Planalto Norte), Zona do Rio do Peixe e Zona Oeste (região Oeste).

Figura 10: Representação das regiões geoeconômicas de Santa Catarina em 1955.



Fonte: DEGC, 1955. Adaptação: da autora

No Quadro 1 são identificados os principais ramos da indústria tradicional que se destacavam em cada região do estado.

Quadro 1: Principais ramos da indústria tradicional nas regiões catarinenses

REGIÃO	CIDADES	RAMOS TRADICIONAIS
Região do litoral de São Francisco	Joinville	têxtil, vestuários, bebidas, editorial e gráfica, madeira, mobiliário.
	Jaraguá do Sul	têxtil, vestuário, produtos alimentares.
Região de Canoinhas	São Bento do Sul e Canoinhas	madeira, produtos alimentares, mobiliário, têxtil.
	Mafra (Rio Negro)	madeira, produtos alimentares, fumo.
	Canoinhas	madeira, produtos alimentares, papel e papelão
	Porto União	madeira, produtos alimentares.
Região de Itajaí	Itajaí	madeira, produtos alimentares, mobiliário.
	Blumenau	mobiliário, couros e peles, têxtil, vestuário, alimentares, fumo, editorial produtos e gráfica.
	Brusque	têxtil e vestuário
	Rio do Sul	Produtos alimentares
	Timbó	Produtos alimentares
	Indaial	Têxtil
Região do Oeste	Chapecó	Produtos alimentares e madeira
	Xanxerê	Produtos alimentares e madeira
	São Miguel D'Oeste	Produtos alimentares e madeira
Região do Litoral de Florianópolis	Florianópolis	Produtos alimentares, têxtil, minerais não metálicos
	Tijucas e São João Batista	Calçados, minerais não metálicos
Região do Vale do Rio do Peixe	Caçador	Madeira, calçados
	Joaçaba	Madeira, couro e peles, produtos alimentares
	Videira	Produtos alimentares e bebidas
	Concórdia	Produtos alimentares
Região dos Campos de Lages	Lages	Produtos alimentares e madeira
	Curitibanos	Madeira

	Campos Novos	Madeira
Região Litoral de Laguna	Tubarão	Mobiliário e fumo
	Criciúma	Vestuário e calçados, produtos alimentares
	Araranguá	Produtos alimentares
	Laguna	Produtos alimentares (potencial)
	Imbituba	

Fonte: SANTA CATARINA, 1973.

3.3.2 Rodoviarismo e a integração regional catarinense

A centralidade dos Estados Unidos no capitalismo mundial no período pós-segunda guerra, marcado ainda pela fase crescente do ciclo longo da economia mundial, colocava o Brasil no trilho das políticas econômicas e do capital financeiro estadunidense. A concentração de capital fixo industrial e infraestrutural característico do fordismo, assim como o protagonismo do Estado no fornecimento dos insumos necessários para a reprodução do capital (força de trabalho, infraestrutura, crédito, financiamentos etc.), tornaram mais complexos o capitalismo mundial e brasileiro. Polarizada e distribuída desigualmente no território, a modernização capitalista brasileira (urbanização, industrialização, modernização do campo etc.) passava a ser debatida nos órgãos de planejamento. Nesse contexto, dentro das instituições ligadas ao planejamento estatal cresce a defesa de expansão dos sistemas de transportes pautada na preferência pelas rodovias, tornando o rodoviarismo³³ a política de transporte predominante.

Concordantes com o modelo de planejamento que se executava em nível nacional principalmente durante a ditadura militar, os planos executados em Santa Catarina tinham forte influência do racionalismo

³³ O rodoviarismo pode ser caracterizado por três traços principais: 1. a opção política de priorizar o sistema rodoviário em detrimento dos demais sistemas de transportes; 2. O papel centralizador do Estado no planejamento e execução de projetos rodoviários, 3. A indissociabilidade das ideias de expansão rodoviária, integração nacional e desenvolvimento socioeconômico (ACSELRAD, 2001).

positivista, ou ainda o “predomínio da razão, e apresentavam uma linguagem universal, pretendiam-se teorias universalizantes, históricas, concentradoras na figura do eterno oposta ao que apresentava como efêmero” (RIZZO, 1993).

Dentre as influências desenvolvimentistas no planejamento estadual, destacam-se aquelas que inspiraram a criação de um centro dinâmico, tal como identificado em vasta literatura sobre o tema, como em PAIVA *et al.*, 1952, FEESC, 1970, UFSC, 1974. Questões como o desenvolvimento descentralizado e captado por outros centros dinâmicos fora do estado, as práticas agrícolas tradicionais, a ausência de uma identidade catarinense e de um polo de desenvolvimento que polarizasse as demais regiões do estado, comuns à realidade catarinense, eram encaradas como entraves para o dinamismo socioeconômico estadual. Em torno da problemática do isolamento regional se construía um senso comum que enfatizava a necessidade de superação da natureza e das distâncias por meio de um sistema rodoviário eficiente, moderno, que atendesse às necessidades econômicas e as lacunas culturais. Nesse sentido a influência do rodoviarismo – enquanto seu aspecto ligado à noção de que estradas modernas e integradas resultariam na vitória do progresso e da prosperidade socioeconômica – se propagava com toda força. Seja para o setor industrial ou agrícola, o sistema rodoviário era considerado elemento chave, constituindo-se não só no elo para integração econômica, mas também cultural, isto é, criador de um “tipo único catarinense” (PELUSO Jr., 1947).

Por outro lado, para além de justificativas socioculturais, há que se enfatizar que o plano de fundo da problemática da integração é, sem dúvida, a questão econômica³⁴. O estado necessitava integrar suas

³⁴ No caso da implantação de infraestruturas econômicas, como o caso de rodovias, parte-se do pressuposto de que o capital age onde vê garantia de lucros. Quando não há esta possibilidade ou condições institucionais e econômicas que viabilizem a ação do capital privado, ou ainda quando prevalece o aspecto da infraestrutura enquanto consumo e despesa sociais, a responsabilidade de implantação recai sobre o Estado (mais detalhes nas Considerações Teóricas e Metodológicas p. 20). No entanto, o Estado, muitas vezes estrangulado pelos interesses dos grupos econômicos, acaba por ter sua capacidade de ação muito reduzida. Nesse sentido, a capacidade de ação do Estado catarinense na implantação de estradas de alta complexidade técnica e alto orçamento, como são os

regiões para fortalecer a economia e também tirar do atraso regiões mais estagnadas sem perturbar a ordem e a estrutura de poder colocada. Os planos de governo, assim como produções da historiografia e Geografia, associavam a construção de um sistema de transporte de cunho rodoviarista com um futuro promissor, de eliminação das desigualdades regionais e avanço da prosperidade econômica. Evitava-se trazer à tona discussões referentes a efetivas políticas democráticas de socialização dos meios de produção e das riquezas. Esse discurso compõem as “novas” formas com que apareciam em nível ideológico o caminho da modernização conservadora em Santa Catarina.

As primeiras décadas do século XX marcadas pelo avanço do capitalismo haviam possibilitado a ampliação do número de trabalhadores assalariados, de operários que se organizavam e movimentavam greves e outras formas de lutas por direitos. O avanço da modernização estatal, atrelado ao crescimento das cidades, proporcionava o surgimento de novos empresários, comerciantes, funcionários públicos, agricultores abastados, levando a ampliação de uma camada de trabalhadores e pequenos burgueses. Neste quadro em que a sociedade civil se expandia e as relações sociais se tornavam mais complexas, surgiam novas lideranças, engrossando o caldo das relações econômicas e políticas do estado. Por outro lado, mesmo com o processo de redemocratização de 1945, que possibilitou a organização de novos partidos políticos (PTB, PDC), as oligarquias do estado seguiram hegemônicas. Esta pequena burguesia nascente “conciliava-se com as oligarquias catarinenses e a elas se sujeitava passivamente” (THOMÉ, 2002).

O bloco agrário oligárquico, que havia retornado ao poder após o afastamento do bloco dos industrialistas, encabeçada pelos Konder (sucessora do grupo de Hercílio Luz, organizado durante a República Velha), vinha comandando o estado durante o período Vargasista. Articuladas agora no Partido Social Democrata (PSD), as velhas figuras do planalto (centralizado no latifundiário Nereu Ramos) traduziam para Santa Catarina o processo da transição conservadora para o capitalismo que se vivia nacionalmente.

Como assinalado no Capítulo 1, as relações socioeconômicas que caracterizavam o “coronelismo” do planalto haviam “contagiado” a

trechos que enfrentam os vales litorâneos, cujo investimento social não era imediato (caso do trecho da BR 282), sempre foi limitada.

política florianopolitana, estendendo suas práticas políticas, marcadas pelo mandonismo, paternalismo e apadrinhamento para além daquela região. Permeado por continuidades e contradições, o processo de dominação hegemônica da oligarquia latifundiária a partir da Revolução de 1930 acabou por criar novas condições político-econômicas que tornavam anacrônico o seu modo agrário de exercer o poder (AURAS, 1991). Ao mesmo tempo, no curso dos anos, as elites do planalto transfiguravam suas ações tradicionais ligadas ao mundo do campo, inserindo-se em outros setores da economia. Desse modo, acabavam também por absorver novos elementos condizentes com a sociedade capitalista nascente.

Na capital formava-se uma camada de trabalhadores do serviço público (muitos também intelectuais) que em troca do poder político conduziam a administração pública marcada pela burocratização, troca de favores, pelo clientelismo e pelo protecionismo dos que estavam no poder e seus comparsas. Típicos de formações sociais marcadas pela conservação-transformação, o sistema democrático construído de cima refletia, em grande parte, a manutenção de velhos interesses, enquanto continham a ampliação da participação popular. Mais do que representar o interesse geral e a construção do público, a ascensão dos chefes locais ao poder significava uma forma de prestígio e reconhecimento de sua figura pessoal.

Ao tratar desta nova figura do coronel/empresário que contém em si o velho e o novo, aproximamos da noção de que “como empresário, modernizou-se ou soube fazer uso dos instrumentos creditícios e financeiros oferecidos pelo governo. Conservou, porém, velhos traços do antigo coronel no que se refere às suas práticas políticas” (ANDRADE, 1986). O voto secreto, que ampliava a modernização democrática, por exemplo, levou à barganha de votos, marcando o clientelismo político. O voto passava a ser principalmente comprado em troca de uma quantia em dinheiro, convivendo ainda com o antigo esquema de ‘promessas-ameaças-voto’, típico do chamado voto do cabresto.

Apesar da polaridade entre os blocos de poder no estado, tanto as forças políticas do planalto quanto as forças políticas das áreas do vale do Itajaí e Nordeste catarinense, devem ser vistas muito mais em sua

relação orgânica³⁵ (tal como Gramsci via na formação social italiana e, de forma análoga, Rangel enxergou na constituição da dualidade brasileira) do que necessariamente de uma oposição de interesses. Atenta a esta questão, M. Auras comenta:

representavam as faces da mesma moeda, facções articuladas e historicamente constituidoras da burguesia nacional, o bloco agrário e o bloco urbano-industrial, sempre juntos quando se tratava de defender seus interesses patrimoniais frente aos subversivos interesses sociais dos subalternos (AURAS, 1991, p. 123)

A entrada na década de 1950 traria mudanças na estrutura de poder político em Santa Catarina com reflexos para a capital. A vitória da oposição, representada pelo bloco industrialista encabeçado pelos Konder-Bornhausen, articulados agora na UDN, a União Democrática Nacional, colocaria no poder este grupo cuja força política se situava nas áreas de colonização teuto-brasileira de forte dinamismo industrial – o Nordeste e o Vale do Itajaí. Como naquele momento o governador nomeava os prefeitos, a capital via-se temporariamente distanciada do comando dos Ramos.

Neste momento, em nível local chegou-se a planejar a construção de um polo de desenvolvimento a partir da capital (como observado no Plano Diretor de Florianópolis de 1952), contudo não havia integração com as políticas estaduais e nem mesmo apoio das elites locais (BARBOSA, 2011). A ligação com o capital rentista e especulativo, colocava as elites no caminho da construção da cidade universitária, a modernização dos serviços públicos, do capital imobiliário, incentivando o turismo, estes últimos que se expandiriam e se fortaleceriam nos anos neoliberais.

³⁵ É nesse sentido que se compreende a passagem de um membro de uma facção para outra em distintos momentos da história (como o caso dos Rupp, de alguns Ramos, como Belizário e Aristiliano). A expressão máxima da ausência de diferenças ideológicas e programas partidários entre esses grupos, e que de fato os colocassem em patamares políticos distintos, se daria através da união das duas facções regionais em um mesmo partido político, a Arena, de sustentação dos governos da ditadura militar.

Desse modo, um projeto desenvolvimentista voltado à indústria foi sendo deixado de lado em nome de um desenvolvimento ligado, sobretudo, ao terceiro setor. A economia de Florianópolis passou a se dinamizar quando muitos órgãos públicos, como UFSC, DNOS, DNER, Eletrosul, BESC, Celesc e Telesc³⁶, foram criados, modernizando e ampliando os setores administrativo e terciário. Equipamentos urbanos foram implantados para atender as demandas crescentes, estimulando a construção civil e os empreendimentos imobiliários. Houve um significativo crescimento urbano que atraiu grande contingente populacional proveniente de capitais vizinhas, de outras partes do estado e do país. “Com tais investimentos modifica-se radicalmente o perfil da cidade, a urbanização se acelera com a modernização e reforçamento do terciário superior, dando novas funções à administração estadual e federal” (BASTOS, 1999, p. 136).

O porto de Florianópolis, que já vinha em decadência desde que a indústria nacional passou a substituir produtos importados, se via cada vez mais em desuso. A ausência de uma hinterlândia expressiva (como ocorria nos portos de Itajaí e São Francisco do Sul) não justificava investimentos tecnológicos na modernização da infraestrutura portuária. Além disso, a expansão rodoviária permitia a ligação das cidades litorâneas e influía negativamente no transporte de cabotagem. A dinamização da cidade e do litoral norte garantiu a implantação e pavimentação do trecho norte da atual BR 101 nos anos de 1970. Além de parte desta rodovia, houve ainda a construção da ponte Colombo Salles e do aterro da Baía Sul na capital. Estes aspectos culminaram com o encerramento das atividades comerciais do porto de Florianópolis na década de 1970.

A despeito da realidade econômica que se estruturava, mais do que fortalecer as cidades de Joinville e Blumenau, causando assim um gigantismo industrial, as políticas de planejamento do governo do estado durante o período desenvolvimentista insistiriam em enfatizar a necessidade da integração catarinense, o que significava, em última instância, fortalecer e expandir a cidade de Florianópolis na rede urbana

³⁶ UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina); DNOS (Departamento Nacional de Obras e Saneamento); DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem); Eletrosul (Empresa Transmissora Energia Elétrica Sul Brasil); BESC (Banco do Estado de Santa Catarina); Celesc (Centrais Elétricas de Santa Catarina); Telesc (Telecomunicações de Santa Catarina).

do estado. Este é o caso do programa de governo de Colombo Salles (1971-1975) que tinha como objetivo transformar a capital em um grande centro urbano, que fosse capaz de equilibrar a atração das capitais vizinhas, “polarizando progressivamente o espaço catarinense e catalisando a integração e o desenvolvimento harmônico do estado, tratando este como uma Unidade Autônoma da Federação Brasileira” (SANTA CATARINA, 1971 apud RIZZO, 1993, p. 66). No entanto, este projeto de integração pautado na centralidade de Florianópolis ficou em segundo plano, uma vez que a dinâmica do capital já em curso e que se encontrava desigualmente distribuído, pouco se alterou.

3.4 INÉRCIA DINÂMICA E OS REFLEXOS NO PROCESSO DE CONSOLIDAÇÃO DO SISTEMA RODOVIÁRIO

A retomada dos Ramos ao poder estadual no início da década de 1960 não deixou de significar um forte avanço da indústria catarinense. Previsto nos planos de governo, o setor industrial passou a dispor de políticas, como o Fundesc-SC³⁷ e, em seguida, o Procape-SC³⁸, que o subsidiaram, possibilitando uma expressiva expansão. Essas políticas desenvolvimentistas seguiram com força durante toda a década de 1970

³⁷ Os incentivos fiscais permitiam “conceder a todo o contribuinte do recém criado ICM o direito de optar pela aplicação, como investimento de risco, de 10% do imposto devido, em sociedades industriais localizadas no estado – sendo que os recursos eram creditados pelo Tesouro, como depósitos de terceiros, na conta de incentivos fiscais gerida pelo Fundesc-SC, que os liberava para os empreendimentos industriais que fossem por ele tecnicamente aprovados” (SILVA, 2006, p. 50).

³⁸ Substituiu o Fundesc-SC a partir de 1975 e vigorou até 1983. “Tratava-se de uma autarquia estadual que, principalmente por meio de dotações orçamentárias, correspondentes a valores anuais não inferiores a 10% do ICM, participava com até 49% no capital (em ações sem direito a voto) de investimentos com domicílio tributário no estado – sendo que o custo dos recursos assim alocados para o capital industrial foram zero, já que o resgate das ações por parte do governo catarinense fez-se a partir da renúncia completa da correção monetária” (id. Ibid., p. 50-1)”

e concentraram-se, em grande parte, nas regiões já industrializadas do estado, como aquelas situadas no Sul, Nordeste, Vale do Itajaí e Oeste.

No período de 1970-1975 o Fundesc-SC logrou aprovar cerca de US\$ 99 milhões em projetos, dos quais US\$ 82 milhões foram liberados até 1977, sendo cerca de metade deles concentrados geograficamente nas áreas já industrializadas do estado, como as regiões polarizadas por Blumenau (14%), Joinville (16%), Chapecó (20%), e o Sul catarinense (3% para a região polarizada por Criciúma e 11% para a região de Tubarão) (SILVA, 2006, p. 50).

A partir de 1975, quando o Fundesc-SC foi substituído pelo Programa Especial de Apoio à Capitalização de Empresas – Procape-SC, “a concentração espacial praticamente se repete, com a região de Joinville absorvendo cerca de 22,3% dos recursos, a de Blumenau 10,2%, a de Joaçaba 9,8% (integrante, como Chapecó, do polo agroindustrial do Oeste), e o Sul com os mesmos 14%” (id. ibid). No Quadro 2 é possível identificar por região os principais ramos que se dinamizaram.

Quadro 2: Ramos industriais tradicionais e dinâmicos por região do estado de Santa Catarina na década de 1970.

REGIÃO	CIDADES	ICM (milhões)	RAMOS TRADICIONAIS	RAMOS DINÂMICOS
Região do litoral de São Francisco	Joinville	78,0 – 1º	têxtil, vestuários, bebidas, editorial e gráfica, madeira, mobiliário.	química, metalúrgica e material de transportes, material elétrico e de comunicações.
	Jaraguá do Sul	10,8 – 7º	têxtil, vestuário, produtos alimentares.	material elétrico
Região de Canoinhas	São Bento do Sul e Canoinhas	12,1	madeira, produtos alimentares, mobiliário, têxtil.	
	Mafra (Rio	4,9	madeira, produtos	

	Negro)		alimentares, fumo.	
	Canoinhas	6,3	madeira, produtos alimentares, papel e papelão	
	Porto União	2,4	madeira, produtos alimentares.	
Região de Itajaí	Itajaí	11,2 – 6°	madeira, produtos alimentares, mobiliário.	mecânica, material de transporte, papel e papelão, minerais não metálicos
	Blumenau	58,2 – 2°	mobiliário, couros e peles, têxtil, vestuário, alimentares, fumo, editorial produtos e gráfica.	Mecânica, material de transportes, material elétrico e de minerais não metálicos.
	Brusque	11,6 – 5°	têxtil e vestuário	Materiais não metálicos (potencial)
	Rio do Sul	5,8	Produtos alimentares	
	Timbó	4,5	Produtos alimentares	Minerais não metálicos e metalúrgica
	Indaial	3,9	Têxtil	Metalúrgica
Região do Oeste	Chapecó	9,0	Produtos alimentares e madeira	
	Xanxerê	2,8	Produtos alimentares e madeira	Mecânica
	São Miguel D'Oeste	4,0	Produtos alimentares e madeira	
Região do Litoral de Florianópolis	Florianópolis	20,8 – 4°	Produtos alimentares, têxtil, minerais não metálicos	
	Tijucas e São João Batista	2,4	Calçados, minerais não metálicos	
Região do Vale do Rio	Caçador	6,6	Madeira, calçados	Papel e papelão, mecânica

do Peixe				
	Joaçaba	5,8	Madeira, couro e peles, produtos alimentares	Mecânica
	Videira	4,8	Produtos alimentares e bebidas	
	Concórdia	9,7 - 10°	Produtos alimentares	
Região dos Campos de Lages	Lages	36,9 – 3°	Produtos alimentares e madeira	Papel e papelão
	Curitibanos	7,6	Madeira	
	Campos Novos	4.0	Madeira	
Região Litoral de Laguna	Tubarão	10.1 – 8°	Mobiliário e fumo	Minerais não metálicos
	Criciúma	9,9 – 9°	Vestuário e calçados, produtos alimentares	Materiais não metálicos, papelão, cerâmica
	Araranguá	2,9	Produtos alimentares	
	Laguna	1,1	Produtos alimentares (potencial)	
	Imbituba	1,7		Química (potencial)

Fonte: SANTA CATARINA, 1974.

Ao tratar do expressivo crescimento industrial da região Sul do Brasil a partir da década de 1960, notadamente nas “regiões marcadas por uma forte democracia econômica em sua formação histórica”, que “facilmente desenvolvem uma cultura empresarial favorável aos empreendimentos imitativos de um sucesso anterior”, Silva destaca as políticas estatais voltadas para o crescimento industrial não terem sido descentralizadas, pois, na verdade, “as potencialidades de crescimento já estavam dadas” (SILVA, 2006, p. 42). A noção de *inércia dinâmica* (SANTOS, 1977) impressa no processo de desenvolvimento desigual das regiões catarinenses, reflete-se, do mesmo modo, na consolidação do sistema rodoviário, cuja evolução está notadamente ligada à

industrialização. Além disso, a concentração de capital fixo acaba muitas vezes por reforçar a capacidade de centralização da região a qual serve o sistema de transporte.

Tratar as diferenças de modo igualitário não leva senão a manutenção e até mesmo do reforço das desigualdades. Um olhar atento ao processo desigual de desenvolvimento regional é fundamental para afastar interpretações simplistas. Ao referir-se às “infelizes” tentativas de abertura da estrada entre a capital e o planalto Lageano ao longo da história, Oliveira comenta que

de então pra cá, não terá faltado interesse por essa via de comunicação da capital para o planalto, em Lages, como se vê nos relatórios que o poder executivo enviava à assembleia Provincial. E mais, depois, já no período republicano, quando ilustres lageanos se enriqueceram de prestígio, de vez que três deles governaram o Estado. Mas dir-se-ia **tocada de azar** a velha estrada de ligação da Capital com o interlande, pois continua em condições precárias. E quando Joinville e Blumenau, de há muito, conseguiram transpor a serra e ligar-se ao planalto com estrada de primeira ordem (...) (OLIVEIRA, 1984, p. 153, grifo nosso).

Em contato com o processo histórico de evolução e distribuição do capital pelo território catarinense, tal como expressam a industrialização e consolidação do sistema rodoviário em Santa Catarina, é possível perceber que, muito mais do que azar, a lentidão com que evoluiu a estrada entre a capital e o Planalto de Lages (BR 282) em relação à estrada do Vale do Itajaí (BR 470), expressa as diferenças do processo de desenvolvimento e integração socioeconômicos de formações sociais distintas.

Ao longo do governo de Celso Ramos dava-se prioridade à construção, reconstrução e conservação de trechos embasados em estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira. Os investimentos estaduais e federais na malha rodoviária catarinense levaram a sua expansão e melhoramentos das condições de trafegabilidade (traçado, revestimento, drenagem etc.). Por outro lado, o DER não agiu sozinho. Além dos acordos com os municípios e principalmente com o governo

federal, este órgão estadual passou gradativamente a conceder às firmas particulares a execução das obras, assim como vinha ocorrendo em escala nacional.

O investimento expressivo no melhoramento das estradas, garantindo o emprego de técnicas e revestimentos modernos, era fundamental para superar a influência de aspectos naturais nas vias. O elevado índice pluviométrico (comum em áreas subtropicais), relevo acidentado, solos argilosos etc., tornavam os trabalhos de revestimento, drenagem, macadamização e asfaltamento bastante onerosos e, muitas vezes, com pouca durabilidade. Lago (1968, p.233) relata que a principal rodovia do vale do rio do Peixe (SC 303), e as atuais BR 163 e a SCT³⁹ 480 que cortam a região do Extremo-Oeste, eram ainda rodovias temporárias, dada a forte influência de forças climáticas, uma vez que nos períodos chuvosos tornavam-se intransitáveis.

As dificuldades de integração rodoviária que as regiões do estado estabeleciam com a região Oeste, aliado ao dinamismo das agroindústrias, levou o governo estadual a criar, em 1963, a Secretaria dos Negócios do Oeste, dotando a região de “um organismo próprio, que, na regionalização administrativa servisse para, localmente, coordenar toda a ação pública na área” (SCHMITZ, 1985). A ação dessa secretaria garantiu o avanço das obras rodoviárias (PELUSO Jr, 1991), com destaque para o trecho da atual BR 282 naquela região.

Ações governamentais voltadas para a modernização agrícola, como a criação do Sistema Nacional de Crédito Rural em 1965, do Fundo Geral para a Indústria e Agricultura (FUNAGRI), do Programa Agroindústria (PAGRI), do Programa para o Desenvolvimento da Indústria de Suínos e Aves em Santa Catarina (PROFASC) em 1976, foram de grande importância para a ascensão das agroindústrias catarinenses (ESPÍNDOLA, 1999). Houve ainda o envolvimento político do empresariado com o setor administrativo do Estado,

³⁹ SCTs são rodovias estaduais coincidentes, ou seja, são rodovias estaduais que coincidem com trechos de rodovias federais planejadas. Em Santa Catarina, muitos trechos de rodovias federais com importância econômica menor, enquadram-se nessa legislação de rodovias coincidentes, como no planalto Norte da BR 280 e da BR 163 no oeste. Esse é o caso também do trecho da BR 470 no Rio Grande do Sul (Barracão–Lagoa Vermelha-Bento Gonçalves-Camaquã).

ocupando cargos e facilitando os financiamentos e incentivos à produção de suas empresas.

Em 1961 a rede rodoviária do estado somava 23.197 km, sendo 20.461 de responsabilidade dos municípios, 6.301 do Estado e 431 do governo federal (compreendendo o trecho da atual BR 116 em Santa Catarina e parte da BR 101 sul de Araranguá a Passos de Torres). De início, seguia-se na busca por ampliar essa extensão, pleiteando a inclusão das principais vias transversais: a BR 282 (BR 36: Florianópolis a São Miguel D'Oeste), a BR 50-SC 63-SC 23 (trecho BR 470-Itajaí-Campos Novos-Curitiba) que serviriam em conjunto à região oeste, atenderia às cidades do Vale do Itajaí, garantindo o acesso ao porto deste rio, a SC-21 (BR-280-São Francisco do Sul-Porto União), que possibilitara o acesso ao porto de São Francisco do Sul e, por fim a BR 475 (BR 90), ligando o planalto ao porto de Laguna via Tubarão. Ao programa do governo do estado caberia estabelecer as ligações da rede rodoviária estadual com a rede federal (SANTA CATARINA, 1961).

Dos recursos totais que compreenderam o Plameg II no quadriênio de 1966/1969, 55% foram investidos no setor de transportes, destinados a pavimentação, implantação, revestimento primário e melhoramento das rodovias, alcançando 3.068,80 km de um total programado para 4.006,12 km (SANTA CATARINA, 1970). Dos resultados apresentados do Plano Rodoviário Estadual iniciado em 1961 até o fim do Plameg II ressaltam-se as seguintes obras no Quadro 3:

Quadro 3: Principais obras realizadas em rodovias catarinenses no período 1961-1969

RODOVIA	TRECHO	SITUAÇÃO
SC 1	(Florianópolis - Santo Antônio)	Pavimentação
SC 3	Joinville - Itajaí; Florianópolis – Biguaçu	Reconstrução; Pavimentação a paralelepípedos
SC 14	trecho Joaçaba Volta Grande; trecho Luzerna –Tangará	Revestimento
SC 21 SC 36	Rio Negrinho – Mafra Joinville – São Francisco Jaraguá do Sul – São Bento	Pavimentação; Pavimentação a paralelepípedos e reconstrução.
SC 22	Lages – Índios Chapecó – São Carlos	Implantação, Macadamização

SC 23 SC 68	Itajaí – Curitiba, Curitiba – Campos Novos	totalmente implantada e parcialmente pavimentada.
SC 36 SC 43	Corupá – Jaraguá do Sul Fraiburgo – Videira	implantação de 22km implantação de 15km
SC 48	Itajaí – Brusque, Botuverá – Ribeirão do Ouro	Pavimentação a paralelepípedos e reconstrução
SC 56	Lauro Miller – Orleans	Concluídas
SC 55 SC 61	Criciúma – Urussanga Orleans – Gravatal	Concluídas
SC 80	Guaramirim – BR-101	Implantação de 20km
Florianópolis – BR 101	Duas pistas de rolamento com 7 metros cada uma numa extensão de 5 km.	Acabamento regularização e terraplenagem e pavimentação

Fontes: SANTA CATARINA, 1962; SANTA CATARINA, 1967, 1970; BARBOSA, 2010.

As rodovias em destaque no Quadro 3 (SC 21, SC 36, SC 23/63, SC 55) são aquelas que receberam maior atenção no planejamento rodoviário, uma vez que serviam às regiões mais dinâmicas do estado.

Como se observa, os projetos de implantação e melhoramentos das estradas seguiam pelas partes dinâmicas do estado sem considerar o trecho da BR 282 entre a capital e o Planalto que, apesar de não se ligar diretamente a interesses do capital industrial, restringia o acesso à Florianópolis, comprometendo a tão desejada integração regional de Santa Catarina.

Nesse sentido, mesmo com as históricas ações políticas e institucionais no estado relacionadas às tentativas de interligar a capital com o interior, é possível perceber que em nível federal se entendia de outro modo. Segundo o Plano Diretor Rodoviário elaborado pelo Geipot em 1968,

Um batalhão de Engenharia do Exército iniciou a construção de uma rodovia, chamada BR 282, partindo de Lages e dirigindo-se diretamente para Florianópolis. O terreno é difícil, o custo da construção é alto e o tráfego previsto insignificante. Parece, pois injustificada a construção de tal rodovia, não tendo sido,

portanto, levada em consideração (Geipot, 1968 *apud* FESSC, 1970, p. 4).

Ao tomar as características naturais do terreno como critério para implantação da BR 282 entre Lages e Florianópolis ou BR 475 Tubarão-Lages, optou-se por uma justificativa controversa, tendo em vista as dificuldades de se transpor os paredões da Serra Geral, o que faz da obra de implantação altamente trabalhosa e onerosa. Tanto que, apesar da pujança econômica da região Sul naquele período, a rodovia BR 475 nunca foi executada, e segue até o presente momento como uma rodovia planejada.

O entendimento de que havia a falta de sentido econômico (principalmente industrial) para o trecho que percorre o eixo Florianópolis-Lages levou ao seu abandono no Plano Rodoviário Nacional em vigor no ano de 1968, substituindo o trecho da BR 282 que se ergue sobre os vales atlânticos para o sul do estado, coincidindo com a rodovia transversal BR 475 (Tubarão-Lages), também amplamente reivindicada pelos grupos econômicos desta região meridional do estado. Na Figura 11 está representado um mapa elaborado pelo Geipot constando os trechos das rodovias planejados para os anos seguintes, assim como as já executadas nos primeiros anos da década de 1960. Observando-o fica evidente a debilidade de vias transversais em Santa Catarina e o isolamento de Florianópolis, enquanto os estados vizinhos avançavam na implantação de suas vias de integração estadual.

Os planos nacionais de desenvolvimento implantados na década de 1970 durante o regime militar seguiram investindo pesadamente nas infraestruturas de transporte. Em consonância com o Programa de Metas e Bases para Ação e o Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (PND) do Governo Médici, foi aprovado, no governo estadual de Colombo Salles, o Projeto Catarinense de Desenvolvimento, que vigorou até o fim de seu governo, em 1974. Os investimentos nas obras rodoviárias possibilitaram uma expansão significativa do modal pelo estado. Durante os anos de 1971 a 1974 foram implantados 565,5 km, equivalente a 66% da meta do seu programa de governo (SANTA CATARINA, 1974).

Dos aproximados 470 quilômetros de extensão, a rodovia BR 101 (Garuva a São João do Sul) possuía os seguintes trechos pavimentados: Florianópolis- Garuva, Tubarão-Laguna e São João do Sul-Araranguá (BASTOS, 1970).

A BR 280, considerada de São Francisco do Sul a Porto União, somava aproximadamente 300 quilômetros. Deste total, restavam cerca de 78 quilômetros para concluir sua implantação (trechos de Guaramirim - BR 101 e Canoinhas-Mafra), enquanto o trecho de Mafra-São Bento do Sul seguia asfaltado e o trecho da BR 101 a São Francisco do Sul a concluir seu asfaltamento. Os demais trechos da rodovia já implantados seguiam em vias de ser asfaltados (BASTOS, 1970).

A BR 282, que neste ano já havia recuperado o seu traçado original (Florianópolis-Lages-Campos Novos-Joaçaba-São Miguel D'Oeste), somava aproximadamente 650 quilômetros e, deste total, apenas 1% estava pavimentado, 46% estão implantados e 54% a implantar. Em função da agroindústria, priorizava-se o trecho em que beneficia a região Oeste (Lages-São Miguel D'Oeste) (BASTOS, 1970). No Quadro 4 é possível verificar a situação dos segmentos da BR 282 na década de 1970.

Quadro 4: Situação dos trechos da rodovia BR 282 em 1970

Trecho	Extensão total	Situação
Florianópolis – Lages	199,5 km	Construídos 16,5 km
Lages – Joaçaba	170 km	Construídos 140 km
Joaçaba – Ponte Serrada	76,5 km	Construídos com revestimento primário

Ponte Serrada – Xanxerê	42,2 km	Construídos com revestimento primário
Xanxerê – Xaxim	22 km	Construídos com revestimento primário
Xaxim – São Miguel D'Oeste	140 km	A construir com revestimento primário

Fonte: BASTOS, 1970

Com seus aproximados 350 quilômetros de extensão, a BR 470 em Santa Catarina encontrava-se bastante adiantada em grande parte a partir de recursos estaduais. Estava implantada em quase toda sua extensão, restando concluir a pavimentação. Apesar de já ser considerada uma rodovia federal, as obras eram feitas pelo estado, tendo em vista o contrato estabelecido com DNER (pavimentação e implantação ao DER - trecho de Rio do Sul a BR 116, por exemplo)⁴⁰. O escoamento da produção do Oeste e do Vale, sobretudo de madeira, para o porto de Itajaí, assim como a crescente movimentação de veículos e fluxos urbanos ao longo do Vale, firmava a rodovia BR 470 como o principal elo da região litorânea com o Planalto e Oeste catarinense (Quadro 5).

Quadro 5: Situação dos trechos da rodovia BR 470 em 1970

Trecho	Situação
Itajaí – Blumenau	49 km em pavimentação
Blumenau – Ascurra	49 km em pavimentação
Ascurra – Apiúna	8 km em pavimentação
Apiúna – Subida	13 km em pavimentação
Subida-Ac. Ibirama	5 km em pavimentação
Acesso Ibirama – Rio do Sul	26 km em pavimentação
Rio do Sul – BR 116	92 km em pavimentação
BR 116 – BR 282 (Campos Novos)	103 km em implantação e pavimentação

⁴⁰ Isto explicaria o fato de atualmente a BR 470, assim como trechos da BR 282 e outras rodovias federais que um dia pertenceram ao Estado, apesar de ser uma rodovia federal, possuir um traçado de rodovia estadual (a largura das pistas de rodovias estaduais, assim como de seu acostamento, é inferior em relação às rodovias federais).

Fonte: BASTOS, 1970

As principais obras empreendidas neste período pelo DER seguem destacadas no Quadro 6. Com relação à Secretaria do Oeste, destacam-se as obras de acesso a Chapecó-BR 282 (8,9 km) e conclusão da implantação e revestimento da estrada de São Lourenço d'Oeste a Bom Jesus (Xanxerê). Em convênio com o DER houve a implantação da estrada Chapecó-São Carlos (SC 22). O asfaltamento do trecho da BR 282 entre Joaçaba e São Miguel D'Oeste foi inaugurado em 1974 (WERNER, 2004).

Quadro 6: Obras realizadas no quadriênio 1970/1973

IMPLANTAÇÃO	
RODOVIA	TRECHO
SC 23	Caçador-Lebon Régis
SC 23	Contorno de Laurentino
SC 21	Alto da Serra de D. Francisco
SC 280	Guaramirim-BR 101
SC 21	Mafra-Canoinhas
SC 22	Chapecó-São Carlos
SC 101	BR 282-São Lourenço D'Oeste
SC 21	BR 101-Campo Alegre
SC 49	Tijucas-Nova Trento
SC 23	Contorno da Barragem de Taió
SC 73	Liberata-Monte Carlo-BR 470
SC 54	Tubarão-Gravatal-Orleães
SC 70	Meleiro-Turvo-BR 101
SC 1/97	Florianópolis-Ingleses e acessos
SC 2	Florianópolis-Base Aérea
SC 32	Jaraguá do Sul-Guaramirim
SC 14	Luzerna-Tangará
SC 14	Videira-Caçador
SC 56	Painel-Rio Lavatudo
SC 35/23	Acesso a Timbó
SC 4	Laguna-BR 101
SC 88	Acesso a Imbituba-BR 101
PAVIMENTAÇÃO	
SC 32/80	Jaraguá do Sul-Guaramirim-BR 101

SC 43	Videira-Fraiburgo
SC 72	Fraiburgo-Lebon Régis
SC 23	Caçador-Lebon Régis
SC 54	Tubarão-Termas do Gravatal
SC 2	Florianópolis-Base Aérea
SC 48	Itajaí-Brusque
SC 21	Joinville-Pirabeiraba-BR 101
SC 21	Subida da Serra Dona Francisca
SC 32	Joinville-Vila Nova
SC 21	Joinville-São Francisco do Sul
SC 1/97	Florianópolis-Ingleses e acessos
SC 77	BR 101-Içara-Criciúma
SC 470	BR 116-Rio do Sul (obra delegada ao DNER)
SC 4	Laguna-BR 101

Fonte: SANTA CATARINA, 1974. Adaptação: da autora.

O Plano de Governo em vigor a partir da entrada de Antônio Carlos Konder Reis no Executivo catarinense, em 1975, tinha como lema “Governar é encurtar distâncias”. Assim, a prerrogativa de expansão do sistema rodoviário para o desenvolvimento catarinense seguiu durante todo o seu mandato. Além das obras em muitas rodovias estaduais, os trabalhos conjuntos com o DNER e empreiteiras possibilitaram a continuidade de implantação e pavimentação de importantes trechos de rodovias federais.

Nos últimos anos da década de 1970 houve um salto muito grande das rodovias administradas pelo estado. Em 1975 Santa Catarina contava com 1.705 km de rodovias pavimentadas, das quais 115 km de rodovias estaduais. Em 1978 o estado já somava 2.502 quilômetros de rodovias pavimentadas, dos quais 1.449 executados pela união e 1.053 pelo Estado. Das rodovias federais integradas ao sistema do estado 460 foram executadas pelo Estado (SANTA CATARINA, 1979).

Foram concluídas em 1977 as obras de implantação do trecho de União da Vitória a Erechim da BR 153 e partes da BR 158, que beneficiam a região do Oeste. Foram inauguradas ainda nesta região importantes rodovias estaduais, como a SC 467 (Abelardo Luz), SC 472 (Itapiranga a Iporã) e a SC/BR 480 (Chapecó a Goio-En).

Neste período foi concluída a pavimentação do trecho entre Campos Novos-Joaçaba da BR 282 e o trecho da BR 470 que restava de

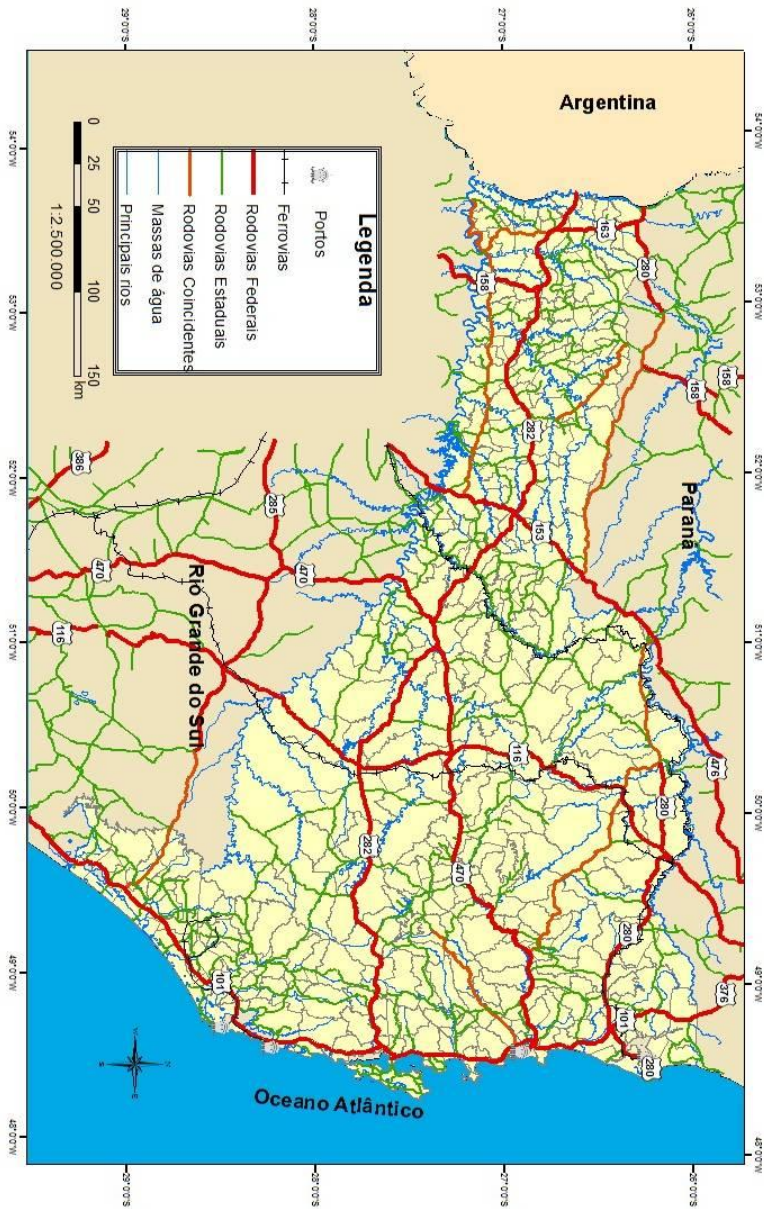
Campos Novos até a BR 116. Juntando-se ao restante da rodovia BR 470 que segue pelo vale do Itajaí, estas obras possibilitaram a formação do importante corredor econômico que liga as agroindústrias do Oeste catarinense com o porto de Itajaí, passando a concentrar os crescentes fluxos de pessoas e mercadorias destas regiões em alto dinamismo.

As obras de implantação do trecho Florianópolis-Lages da BR 282 receberam um impulso inicial em 1977, quando, 20 anos depois do que havia sido prescrito no POE, foi firmado um convênio entre DER e DNER que passou para o órgão estadual a administração deste trecho (o trecho de Lages a São Miguel do Oeste, de grande importância em relação ao escoamento da produção agroindustrial, permaneceu sob jurisdição do governo federal). As obras de implantação e pavimentação foram iniciadas no município de Bom Retiro por meio da contratação de empreiteiras⁴¹.

As rodovias federais implantadas nestes períodos correspondem às atuais vias existentes no estado (Figura 12).

⁴¹ Dentre as empreiteiras contratadas neste período para as obras no trecho Florianópolis-Lages destacam-se a Planisul, Esteio, C.A.L, Proben, Copavel, Proenge, E.C.A., Consmar, Coenco, Conter, J. Philipp, A. Liz Filho, J. L. Martins, Asteca (SANTA CATARINA, 1979).

Figura 12: Mapa Rodoviário do Estado de Santa Catarina, 2013.



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado de Santa Catarina – SPG/SC, Departamento Estadual de Infraestrutura – Deinfra (2008). Adaptação: da autora.

De um modo geral foram enfrentadas grandes dificuldades para que as rodovias que integram as porções litorâneas e do interior, como a estrada da Serra do Rio do Rastro (SCT 475) no sul do estado, a rodovia do Vale do Itajaí, a BR 470, e a BR 280 no Nordeste catarinense, fossem implantadas. Observou-se, por outro lado, que as rodovias BR 470 e BR 280 foram os principais alvos dos investimentos em vias transversais, formando o tronco principal de alimentação de uma hinterlândia portuária, ligando as zonas produtoras da região do Vale do Itajaí, Planalto Serrano e Oeste ao porto de Itajaí enquanto a BR 280 interligaria a região Nordeste e Planalto Norte ao porto de São Francisco do Sul.

Desse modo, a consolidação do sistema rodoviário no período de modernização não garantiu uma distribuição equilibrada dos recursos para a implantação de rodovias entre as regiões catarinenses e tampouco a execução de todos os projetos previstos, como foi o caso da não execução do trecho entre Florianópolis e Lages da BR-282 (além da BR 475). Assim, as “ilhas econômicas” mantiveram-se frente à ausência de integração regional.

A atratividade comercial que o dinamismo das capitais dos estados vizinhos, Porto Alegre e Curitiba, exerciam sobre os municípios catarinenses preocupava as autoridades governamentais, principalmente em função da perda de divisas e arrecadação de ICM (WERNER, 1977).

De modo geral, os estados vizinhos ofereciam estradas de melhor qualidade. Levavam às zonas de comércio e serviços que a população do interior do estado procurava para atender suas necessidades. Em Santa Catarina, por outro lado, teriam que percorrer longas distâncias. Chegar a Florianópolis era muito difícil ou até mesmo inviável. Para alcançá-la, o caminho mais fácil era, por exemplo, seguindo por Curitiba (WERNER, 1977).

A região Oeste, que surge a partir de vínculos socioeconômicos com do Rio Grande do Sul, ligava-se mais facilmente com os núcleos de povoamento deste estado. Além da atratividade dos centros de consumo, aos quais conduziam a malha viária gaúcha, os rios catarinenses nessa região se direcionam para o rio Uruguai na divisa com o estado vizinho

e por isso são determinantes no estreitamento de laços econômicos e sociais.

Do mesmo modo que na região Oeste, as populações que viviam no Planalto tinham o acesso facilitado às capitais vizinhas, principalmente com o avanço da construção da rodovia BR 116. O divisor de águas que separa o Planalto catarinense em Planalto Sul e Planalto Norte faz com que, nessa última, ocorra a drenagem dos rios para a bacia do Iguaçu, na divisa com o Paraná, ajudando a concentrar os fluxos naquele estado. A superioridade de suas estradas funcionava também como elemento de atração dos catarinenses da região para a órbita dos mercados paranaenses (PELUSO Jr. 1991, p. 278). Havia ainda locais com significativa ausência de integração com o restante do estado barriga-verde. As cidades de Mafra e Porto União, por exemplo, desde o início do século se ligavam a Curitiba pela ferrovia, enquanto que para chegar a Florianópolis até antes da conclusão da BR 101 “o passageiro deveria ir a São Francisco e, por mar, chegar a capital, em viagem de três dias [...]” (PELUSO Jr. 1991).

Chegar à capital se fazia de modo bastante complicado. Estando no Planalto de Lages muitas vezes era preferível ir pelo Vale do Itajaí. Mesmo sendo mais distante, as linhas de ônibus se estabeleceram por esta estrada de melhor qualidade e com maior fluxo de passageiros. Referindo-se à problemática da integração regional catarinense Lago, em 1968, e Werner, dez anos depois, em um discurso proferido como diretor do DER, comentam que as precariedades na articulação interna invocavam aforismos populares depreciativos, como: “Em Santa Catarina, para se chegar a um lugar tem-se que passar, antes, por outro” (LAGO, 1968, p. 233, Werner, 1978). Havia ainda a “qualificação de Santa Catarina, como Estado de três capitais” que “era abertamente usada com ironia e menosprezo contra Florianópolis” Werner (2004, p. 314).

As regiões Nordeste e Sul catarinense, da mesma forma, voltavam-se com mais facilidade para as capitais Curitiba e Porto Alegre.

As desigualdades regionais no estado, em larga medida fruto das contradições que o desenvolvimento capitalista traz – malgrado os aspectos naturais que estiveram em jogo –, adquiriam uma concepção ideológico-interpretativa fundada na ausência de uma integração socioeconômica. Neste sentido, o rodoviarismo, que se torna proeminente no momento histórico em que se acentuam e se evidenciam

ainda mais a expropriação de colonos, caboclos, indígenas, afrodescendentes e toda uma camada de subalternos, adquire papel central nesta ideologia. O potencial efeito dinamizador contido na materialidade da construção de estradas passava a ser superestimado e entendido como algo a ser inevitavelmente alcançado, sem alterar, evidentemente, a estrutura de poder e o monopólio sobre os meios de produção. Faltavam medidas socioeconômicas concretas que tirassem do atraso as áreas do Planalto e da Grande Florianópolis, o que pressupunha, sobretudo, a socialização das riquezas produzidas, a reforma agrária e a concessão de direitos sociais. A questão diz respeito às relações sociais que dão sentido, definem os usos e toda a lógica de funcionamento dos sistemas de transportes às quais as rodovias se enquadram. Assim, parece pouco provável que tal resolução fosse possível dentro de uma sociedade que transitava ao capitalismo em chave conservadora, vale dizer, sem um choque de democratização.

4. INTEGRAÇÃO RODOVIÁRIA, DESIGUALDADE REGIONAL E CRISE: A EMERGÊNCIA DO PENSAMENTO NEOLIBERAL

Se quisermos que tudo fique como está, é preciso que tudo mude.
(LAMPEDUSA, 1963, p.32)

4.1 CRISE E PRECARIIDADE DOS SISTEMAS DE TRANSPORTES

A entrada da década de 1980 anunciava a queda expressiva dos investimentos públicos em transportes. O período de recessão econômica ligado ao próprio agravamento das contradições do Estado fez reduzir maciçamente as políticas de financiamentos e investimentos públicos, o que atingiu diretamente os sistemas de transportes. Foram sentidos os efeitos da crise mundial desencadeada a partir de 1973, marco do início da fase depressiva do quarto ciclo de Kondratiev. Também chamada de “crise do petróleo”, foi marcada pela quebra da hegemonia do modelo fordista de produção, levando a uma reestruturação da produção em nível global.

O período de recessão fez reduzir significativamente a entrada de capitais estrangeiros no país, levando a uma crise de Estado. A desregulamentação cambial, o aumento da dívida externa, a inflação, levaram uma “considerável degradação da qualidade dos serviços prestados pelo estado, associada à deterioração acelerada das infraestruturas, equipamentos e instalações” (BARAT, 2007, p. 74).

O processo de descentralização, impulsionado pela Constituição Federal de 1988, reduziu as receitas do governo federal; foram extintos os impostos sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e sobre serviços de transporte rodoviário. Tudo isso fez com que os estados dotados de recursos próprios passassem a liderar a construção das rodovias (GORDINHO, 2003, p. 144).

Nesse período, o quadro de funcionários do DER em Santa Catarina foi reduzido consideravelmente e contratos de obras rescindidos por falta de verbas. As coordenadorias regionais reclamavam pela falta de recursos para que pudessem manter as obras

rotineiras de manutenção e conservação das pistas (SANTA CATARINA, 1988). A situação precária das rodovias brasileiras foi se agravando, sobretudo quando o governo federal passou a cumprir as políticas neoliberais nos anos de 1990.

Com o neoliberalismo a atuação do Estado na economia é reformulada. Por um lado, o Estado deveria ser suficientemente forte para acabar com o poder dos sindicatos e organização dos trabalhadores, controlar gastos públicos e reduzir investimentos e gastos sociais. De outro, deveria agir na estabilidade monetária e reforma fiscal a fim de incentivar os investimentos privados e especulativos. Esse conjunto de políticas levou ao aumento significativo do desemprego, às terceirizações, privatizações, crescimento do capital especulativo em detrimento do capital produtivo. Como resultado, obteve-se o aumento da pobreza, da desigualdade, queda da qualidade de vida e verdadeira degradação dos direitos sociais. A mobilização e organização dos trabalhadores na luta por melhores condições de vida e ampliação da democracia durante os anos de industrialização do país e na saída do país da ditadura militar foram fortemente desestruturadas. A economia brasileira foi diretamente afetada não só com as sucessivas privatizações de empresas estratégicas, mas também pela entrada massiva de empresas e produtos estrangeiros dos quais muitos se produziam aqui, levando a quebra de um número elevado de empresas nacionais.

Deve-se salientar que se os anos 80 foram recessivos no Brasil mais do que em Santa Catarina, o aprofundamento da crise econômica nos anos 90 atingiu profundamente a economia catarinense, nos anos 90-92 inicialmente e após 1995 com a abertura comercial, que significou basicamente dificuldades nas exportações e invasão ao mercado brasileiro de importações predatórias frequentemente com uso da prática do *dumping*. Todos os setores econômicos catarinenses foram atingidos, sobretudo o setor têxtil e carbonífero (MAMIGONIAN, 2005).

A desregulamentação fiscal e a baixa intervenção estatal na economia contribuíram na fragmentação das etapas produtivas por todo o globo, inaugurando novas formas de acumulação de capital. Cresciam os capitais financeiros rentáveis dentro da própria esfera financeira.

Tirava-se do centro da economia as mega empresas verticais, os grandes aglomerados industriais e estoques, planejamento e funcionalidade de longo prazo condizentes com o modelo fordista de produção. Apoiados (e ao mesmo tempo motivadores) no avanço da informatização, dos meios de comunicação e na logística, a busca dos espaços mais vantajosos para cada etapa do trabalho das empresas e indústrias promoveu a dispersão para todas as partes do globo de pequenas unidades produtivas terceirizadas, que muitas vezes operam na informalidade, levando à imensa precarização das condições de trabalho.

O desmonte do Estado influiu de maneira negativa sobre os sistemas de transportes, que seguiram perdendo capacidade de remanejamento de verbas e captação de recursos externos. Segundo as premissas neoliberais é de se supor, em tese, que o mercado se interessaria pela implantação, conservação, administração e planejamento dos transportes – depois de encaminhadas medidas estatais estimuladoras. No entanto, ao mesmo tempo em que os sistemas de transportes sofriam com a desestruturação das instituições e políticas estatais e queda dos investimentos, a participação da iniciativa privada em investimentos no setor não foi imediata, o que agravava os problemas de circulação e escoamento da produção.

Nos anos 1990 grande parte das obras executadas pelo DER de Santa Catarina estavam paralisadas, uma vez que os recursos disponíveis eram insuficientes para dar continuidade ao que estava previsto. O Estado estava impossibilitado de retirar novas parcelas de empréstimos do Banco Interamericano de Desenvolvimento⁴² devido uma série de dificuldades, como dívida pública, o atraso das obras, instrumentos de trabalho faltantes, antigos e com defeitos; entraves administrativos e burocráticos (SANTA CATARINA, 1992).

O desgaste e precariedade das rodovias brasileiras e catarinenses, depois de décadas sem investimentos substanciais, passavam a pesar sobremaneira na dinamização socioeconômica. Departamentos estatais

⁴² Desde 1980 o BID concede empréstimos para o estado catarinense destinados a execução de obras rodoviárias. O Banco já “financiou mais de 2,3 mil quilômetros de estradas em SC desde dezembro de 1980” (BID, 2010). Segue em execução desde 2010 o BID V onde “estão previstas a pavimentação de 50 km de rodovias estaduais e 50 km de reabilitação com aumento da capacidade, através da incorporação de faixas adicionais de tráfego”, além da elaboração de projetos. (DEINFRA, 2012).

de planejamento falidos, portos estrangulados, rodovias e ferrovias sucateadas, aeroportos despreparados para o transporte de mercadorias, passam a ser realidade em todo o território nacional.

A priorização do sistema rodoviário, notado em todo o país, é ainda mais evidente em Santa Catarina, que chega a apresentar uma das maiores concentrações do país de transporte pelas estradas. Enquanto a média nacional é de 61%⁴³ para o transporte de cargas por rodovias, no estado esse índice é de 76%. O transporte de cargas por ferrovias em Santa Catarina atinge somente 5%, enquanto em nível nacional é de 20% (CNT, 2013). As ferrovias que operam no estado restringem-se ao transporte somente de algumas mercadorias, como a ferrovia Tereza Cristina, que transporta basicamente o carvão, e o trecho até São Francisco do Sul, com transporte de grãos e materiais metálicos para empresas específicas (como o caso da multinacional Arcelor Mittal).

Apesar das tentativas ao longo dos anos de 1990,⁴⁴ a concessão de estradas à iniciativa privada ocorreu no estado catarinense só mais recentemente em 2008, quando a empresa espanhola Abertis (antiga OHL) passou a gerir as duas principais rodovias longitudinais do estado, a BR 101 (trecho centro - norte) e a BR 116. No entanto, são muitos os descumprimentos do contrato, fazendo com que obras previstas de extrema importância para a mobilidade, como o contorno viário da Grande Florianópolis, viadutos, acessos e pistas adicionais, não tenham ainda sido executados. Segundo o TCU, a Autopista Litoral Sul (subsidiária da Abertis responsável pelo trecho centro – norte da BR 101) investiu apenas 20% do previsto na licitação e fez reajustes indevidos do pedágio. A ação da agência reguladora ANTT também está sob investigação e acusada de omissão e conivência com as irregularidades, “Isso porque (a agência) permitiu mudanças no contrato e reajustes de tarifa apesar de saber que a concessionária descumpria o edital” (BACELO, 2013).

⁴³ Barat (2007) destaca que se excluirmos o transporte de minérios de ferro, que representa aproximadamente 60% do que é transportado por ferrovias, as rodovias passam a representar cerca de 70% do transporte de cargas no país.

⁴⁴ Houve tentativas desde 1995 por parte do Governo estadual de conceder à iniciativa privada rodovias estaduais e trechos de rodovias federais sob delegação do estado. Contudo nenhum processo foi executado. São os casos da SC 401, trechos da BR 470 e da BR 280.

Do mesmo modo, as empreiteiras que vem realizando as obras de duplicação do trecho sul da rodovia BR 101 com recursos do PAC tampouco vem respeitando os contratos de licitação. O superfaturamento, pedidos excessivos de aditivos, atrasos, abandono indiscriminado das obras e até mesmo denúncias de utilização de trabalho escravo (PYL, 2011) pipocam no Ministério Público, Tribunal de Contas e Procon.

No caso das ferrovias, as concessões vêm apresentando muitos problemas. Concedidas tanto para empresas estrangeiras como nacionais, estas não estão sendo eficientes, pois em muitos casos não realizam as obras previstas, não as entregam nos prazos estipulados, investem somente em trechos que lhe são convenientes economicamente. O exemplo da concessionária de grande parcela das ferrovias no Brasil, a ALL, é assustador. O descaso da atual concessionária das ferrovias no país vem comprometendo a manutenção e operação das ferrovias catarinenses, como o caso do trecho de Mafra a São Francisco do Sul (SILVEIRA 2006).

4.2 CONCLUSÕES DAS RODOVIAS DA INTEGRAÇÃO: A BR 282 E A BR 470 EM SANTA CATARINA

A tão esperada rodovia da integração catarinense – a BR 282, adentrava a década de 1980 sem ser concluída em toda a sua extensão, mantendo as históricas dificuldades de ligação de Florianópolis com as demais regiões da serra. Dessa forma, a não conclusão do trecho entre a capital catarinense e o Planalto fazia com que Florianópolis continuasse a não se interligar por rodovias asfaltadas com aquela região catarinense, onde se encontra a cidade de Lages, e tampouco à porção oeste do território do estado, onde se situam cidades bastante populosas, como Chapecó. Entre aqueles que transitavam pela estrada de terra que ligava Florianópolis a Lages, muitos mantêm viva na memória a “epopeia” enfrentada ao percorrê-la. De intensa topografia e sinuosidade, o antigo trecho da BR 282 que ligava as duas grandes porções do estado – litoral e planalto – era percorrido por aqueles que preferiam este caminho menos seguro, porém mais curto, ao caminho alternativo que percorre o Vale do Itajaí, a atual BR 470.

A implantação e pavimentação dos trechos entre Florianópolis e Lages se deram por etapas e por meio da ação de construtoras, do DER e no próprio DNER. Como pode ser observado no Quadro 7, o primeiro trecho a ser pavimentado foi nas imediações de Bom Retiro. Logo se seguiram as obras entre Florianópolis e Santo Amaro da Imperatriz, seguido do segmento Santo Amaro da Imperatriz – Rancho Queimado, da localidade de Índios a Lages e de Rancho Queimado a Bom Retiro. Em 1993, por fim, a pavimentação do trecho do rio Canoas a localidade de Índios concluía a pavimentação de todo o segmento entre Florianópolis a Lages.

Quadro 7: Evolução da construção da BR 282

TRECHO	PERÍODO		
	IMPLANTAÇÃO	PAVIMENTAÇÃO	RECAPEAMENTO
Entr. SC/425 (Índios) – Lages	1961/1962	1981/1982	-
Ponte Colombo M. Salles – Entr. BR-101/SC	1976/1982	1978/1983	1986/1987
Rio Canoas – Entr. SC/425 (Índios)	1980/1984	1993	-
Rio Canoas – Bom Retiro – Rio São João	1978 – 1984	1978 – 1984	
Sto. Amaro da Imperatriz a Rancho Queimado (km 35,5 até km 70,6)	1980 – 1986	1980 – 1986	
Rancho Queimado a Bom Retiro (km 70,6 até km 123)	1982 - 1989	1982 – 1989	
Lages – São José do Cerrito – Campos Novos	1975	2008	
São Miguel D'Oeste - Maravilha		2009	

Fonte: DER, 1977, 1984, 1994, 2001, BARBOSA, 2010. Adaptação: da autora.

A conclusão em 1993 do trecho da BR 282 entre litoral e Planalto de Lages atenuou as dificuldades de ligação com a região Oeste. Do

mesmo modo, foi de fundamental importância para a dinamização da vida socioeconômica nos municípios situados ao longo do trecho. Contudo, a interligação das regiões interioranas com a capital seguiria a enfrentar dificuldades, tendo em vista a não implantação e pavimentação de dois segmentos estratégicos em termos logísticos: o trecho de Lages - São José do Cerrito - Campos Novos e São Miguel do Oeste - Paraíso, na fronteira com a Argentina. Com a conclusão em 2008 e 2010, respectivamente, dos trechos faltantes, a rodovia da integração estava, após 40 anos do início das obras, pavimentada em toda a sua extensão.

A ausência de uma estrada de qualidade entre a capital e o interior fez com essa rota se desse pelo vale do Itajaí, tendo em vista a superioridade da estrada e a concentração de serviços. Desse modo, os trechos já pavimentados da BR 470 entre Campos Novos e Curitiba, o trecho da BR 116 entre Curitiba - Lages e em seguida continuando pelo Vale do Itajaí até a BR 101, fizeram concentrar ao longo do tempo os fluxos de veículos, linhas de ônibus e caminhões, até mesmo daqueles que buscavam a cidade de Florianópolis ou região, tornando o trajeto muito mais extenso, e por isso, custoso e demorado. A pavimentação dos 119 quilômetros do trecho Lages - São José do Cerrito - Campos Novos firmou a ligação direta de Florianópolis com o Planalto e Oeste catarinense, evitando o desvio habitualmente realizado pelo trecho de Lages - Curitiba - Campos Novos, podendo a partir da inauguração do novo segmento ser feita a rota direta entre Lages, Campos Novos com uma economia de 70 quilômetros. Entrava em atividade uma nova estrada, contendo um potencial efeito dinamizador e possibilitando ainda a modificação ou estabelecimento de novas rotas que proporcionavam a economia de tempo e custos nos trajetos.

Durante o ano de inauguração da pavimentação do trecho Lages - São José do Cerrito - Campos Novos foi registrado um aumento no fluxo de veículos de mais de 300% na área (ASFALTO, 2008). Além dos automóveis, o aumento dos fluxos expressa novas rotas de caminhões e linhas de ônibus que partem ou pretendem alcançar a capital e seus municípios vizinhos.

Os municípios situados na serra entre Florianópolis e Lages, como Rancho Queimado e Caldas da Imperatriz, foram beneficiados com a conclusão do trecho, possibilitando uma maior integração com a economia regional. Por outro lado, o capital imobiliário que vem atuando em todo o litoral catarinense, tem encontrado nas paisagens bucólicas dessas pacatas localidades de clima ameno e natureza

exuberante condições para a instalação de condomínios de luxo e outros empreendimentos imobiliários de alto padrão. O que pode estar dinamizando a economia local tem, por outro lado, causado um expressivo aumento do preço da terra e a especulação imobiliária, tornando-se outro elemento provocador do êxodo rural.

A demora por concluir o segmento que passa pelas cidades de Lages a São José do Cerrito e Campos Novos levantou muitas discussões entre a comunidade catarinense, uma vez que este trecho central da estrada constituía justamente no elo entre a porção da rodovia já concluída desde a década de 1970 que atende a região Oeste e a porção concluída então na década de 1990 que atende a Grande Florianópolis (Figura 13).

Figura 13: Trecho não concluído da rodovia BR 282 entre Lages, São José do Cerrito e Campos Novos



Fonte: BRASIL, 2013. Adaptação: da autora

Dentre as questões levantadas para explicar a demora na conclusão do trecho há aquela que defende ter havido influência política dos municípios do vale do Itajaí, já que estes estariam se beneficiando do desvio dos fluxos provenientes do Planalto e Oeste com destino a Grande Florianópolis para a rodovia BR 470. Este aumento do fluxo garantiria para a região os benefícios que decorrem de uma rodovia movimentada, como valorização fundiária, dinamização de comércio e serviços, tais como hotéis, restaurantes, postos de gasolina, lojas de automóveis, etc. (QUEIROZ, 2010; SANCHES, 2010).

Há ainda a questão levantada a respeito do próprio desinteresse e morosidade em angariar recursos para as estradas por parte da tradicional elite ruralista lageana, no intuito de manter a população da região serrana isolada dos movimentos modernizantes e democratizantes que se espalhavam nas outras áreas do estado, preservando assim seu curral eleitoral. Assim, a ausência de uma integração regional estaria beneficiando as elites locais ao evitar a perda de hegemonia política na região (MUNARIM, 1990).

Mais do que fruto da *vontade* de grupos políticos e econômicos, há que considerar o processo histórico como um todo, cujo entendimento das relações materiais, sociais e políticas fornecem um quadro ampliado para a compreensão das desigualdades regionais em Santa Catarina. As diferenças no desenvolvimento da Grande Florianópolis e do Planalto em relação às demais regiões são expressões territoriais de áreas que não alcançaram uma pujança econômica significativa e tiveram dificuldades de romper com estruturas pré-capitalistas. Esse atraso relativo repercutiu na lenta construção de sistemas de transportes modernos, como é o caso do trecho da BR 282 que interliga as regiões em questão, e até mesmo do fechamento do porto de Florianópolis.

Mesmo com o avançar das obras no trecho da BR 470 em Santa Catarina, o tráfego intenso de veículos já exigia a construção de novos trechos que desviassem do perímetro urbano dos municípios de Blumenau, Itajaí, Ilhota e Gaspar, que acabavam por receber fluxos de transporte de todo o Vale (atual SC 470). As obras seguiram de Blumenau a Gaspar sem muitos problemas, mas dessa cidade para o litoral o trecho tornou-se custoso e a empreitada demorada, tendo em vista a complexidade do terreno. Concluído em 1995, sobretudo pela ação do DER, ao longo do segmento de 25 km foram removidas argilas moles e colocados no lugar materiais de aterro que somaram mais de 4

milhões de metros cúbicos (sobre um terreno plano, com esta quantidade de material pode-se construir um aterro de 2 metros de altura e 15 metros de largura e 140 km de extensão) (WERNER, 2004).

4.3 ABERTURA ECONÔMICA E NEOLIBERALISMO: DECLÍNIO DO PENSAMENTO RODOVIARISTA

4.3.1 – Rodoviarismo e o mito da identidade catarinense

Acompanhado da urbanização, do desenvolvimento da indústria e da modernização agrícola, as transformações socioeconômicas provocadas pelo avanço do capitalismo traziam consigo a ampliação de novos sujeitos sociais (operários, trabalhadores urbanos, agricultores, sem-terra, professores, trabalhadoras e trabalhadores assalariados em geral), cuja organização política e classista levava a uma pressão do poder público pelo cumprimento de pautas de interesse popular. As elites tradicionais que seguiam no comando do aparelho de estado, inclusive durante o período da ditadura militar, deparavam-se com a necessidade de atender às crescentes reivindicações populares, estas necessárias não somente para apaziguar iminentes conflitos sociais, mas também como necessário para a reprodução do capital.

As novas lideranças que surgem como supostos elementos da mudança, trazendo reformas políticas em Santa Catarina, projetos assistencialistas e de cunho social, marcavam, na verdade, um novo passo da modernização conservadora. Isso se dava de tal modo que o comando das elites tradicionais era muito pouco abalado com as novas figuras políticas, garantindo a continuidade do seu poder hegemônico (ainda que novos agentes socioeconômicos passassem a compor o espaço catarinense). Desse modo, o conjunto de medidas de cunho econômico e político procurava manter o duplo sentido do aparelho de Estado: seu caráter enquanto legitimador e enquanto agente primordial na reprodução do capital.

O fazer político e as concepções que norteavam os órgãos de planejamento ligados à tecnocracia (presente desde Getúlio Vargas) passaram a assimilar pautas ambientalistas e aquelas defendidas pelas classes populares – como participação, autonomia, direitos sociais.

Apesar de representar uma conquista das classes populares, a política estadual seguia hegemonizada pela acumulação privada de capital que, com a crise dos anos 1980, passaria a conviver com crescente desigualdade regional, o desemprego, a pobreza. Nesse sentido, a absorção de ideias democráticas pelas elites, embora representasse uma democratização efetiva – e não apenas formal –, não deixava de expressar, ainda, o interesse das velhas classes dominantes. É como o disse Auras

Esta emergência de novas forças no cenário político leva a direita oligarca a “liberalizar” seu discurso, suas propostas. Ele constrói seus próprios contornos, desenha-se, marca presença crescentemente ativa, luta pela construção de um estado democrático com ressonância popular. Enfim, obriga o mando oligarca a lidar, politicamente, com o outro (que é singular e plural, ao mesmo tempo) (AURAS, 1991, p. 46).

Desde a década de 1970, antes mesmo do processo de abertura política, aparecia na cena política catarinense Esperidião Amin, figura que evidencia as relações contraditórias entre as novas demandas democráticas e os velhos interesses oligarcas. Sua campanha baseava-se na inovação e renovação, buscando aparentar uma ausência de vínculos com as tradicionais famílias e, por outro lado, mostrar-se comprometido com causas populares. Na verdade, sua vinculação com as elites tradicionais é percebida já desde a sua inserção na política, na qual vinha crescendo na esfera municipal e estadual por meio de cargos de confiança dentro da ARENA (prefeito de Florianópolis em 1975, deputado federal em 1978) e do governo de Jorge Konder Bornhausen (secretário de obras⁴⁵). Os encaminhamentos dado à política econômica e social enquanto governador são, aliás, evidências claras de seu atrelamento com a elite.

O apoio obtido dos meios de comunicação, inclusive do principal jornal da época, O Estado, para a “nova” figura política gestada pelas

⁴⁵ No mandato de Jorge K. Bornhausen em 1979/1982 Amin é nomeado para a Secretaria de Transportes e Obras. Esta foi a secretaria que mais verbas recebeu, apesar do governador proclamar ser a educação a prioridade de seu governo (FONTANA, 1982, p. 27).

oligarquias,⁴⁶ veio acompanhado por novas concepções a respeito da identidade catarinense. Serpa (1996, p. 68) identifica nestes anos da década de 1980 uma nova fase dessa ideologia sob o ponto de vista dos intelectuais ligados ao IHGSC, cuja expressão significativa estava no artigo intitulado A Identidade Catarinense, do geógrafo Victor A. Peluso Jr. publicado na revista do Instituto.

Preocupação constante de largo segmento da população catarinense, notadamente nos últimos anos, é a existência de hábitos culturais e políticos que caracterizem a comunidade que vive dentro dos limites do Estado de Santa Catarina. Como Estado Federado, seu povo faz parte da nação brasileira, mas no âmbito regional deve ele diferenciar-se, por seus traços culturais próprios, dos habitantes das demais unidades da Federação. É a isto que chamamos IDENTIDADE CATARINENSE, dando o nome CATARINENSISMO à aceitação desses vínculos comunitários, e de CATARINIZAÇÃO aos processos de atração, para o seio da comunidade, da parte do povo que se encontre dela afastado (PELUSO Jr., 1984, p. 269).

Serpa (1996) chama atenção para o fato de que muitos dos intelectuais ligados ao IHGSC ocupavam cargos políticos ou eram muito influentes, o que firmava uma estreita relação destes pensadores com os grupos conservadores e o poder político tradicional. Não que essa relação entre intelectuais, política e economia venha a ser uma novidade (como identificado anteriormente nesse estudo), mas tratava-se de uma nova fase, com novos elementos para se interpretar o momento histórico. É nesse sentido que davam sustentação teórica à ideologia hegemônica, impressa, nesse momento, no plano de governo de Espiridião Amin e Afílio Fontana (fundador da agroindústria Sadia), a

⁴⁶ Muitos estudos foram publicados na época apontando para vínculo dos principais veículos de comunicação e das oligarquias do estado, de modo a fazer deliberadamente campanha política e outras formas de favorecimento. Sobre o assunto foram consultadas Auras (1991), Silva (1994), Serpa (1996).

“Carta aos Catarinenses”. Neste programa se enfatizou a “opção pelos pequenos”, cujo *marketing* possibilitava a aproximação do governo com as minorias, buscando assimilar o discurso oposicionista e conforme a atual conjuntura e organização popular exigiam.

Ao defender o Homem do Contestado como o “mais típico catarinense”, Amin não só o trata como um homem do passado, mas ainda defende o resgate de sua “memória, o folclore e a contribuição social” (AMIN, 1987, p. 140); ignorando, todavia, a atualidade e continuidade histórica da concentração fundiária e a apropriação dos meios de produção que assolam a população do interior do estado.

Homem do Contestado: “Este homem típico já existiu. Existiu e foi destruído, tanto física quanto culturalmente, mas deixou muitas marcas, apesar de poucos registros escritos, porque a perversidade da história não registra a “história” dos vencidos“. Este vencido que a história registra apenas como “jagunço fanático” foi o mais típico dos catarinenses. Injustiçado pela história, sem oportunidade de fazer-se ouvir, reconhecemos o Homem do contestado, o mais legítimo dos catarinenses (AMIN, 1987, p. 139).

Banida da história oficial durante anos, a questão do Contestado voltava de forma mistificada e folclorizada, sacando-lhe sua essência e sua relação com o presente através do discurso daqueles mesmos que, pela continuidade política e econômica, buscavam manter sua dominação⁴⁷.

Mesmo que timidamente, na década de 1980 a evolução rodoviária no estado seguiria em marcha, principalmente a partir de empréstimos de organismos internacionais – com destaque para o BID. As obras atendiam principalmente os pequenos municípios e áreas rurais melhorando as estradas vicinais e acessos aos municípios. Houve

⁴⁷ No âmbito da folclorização do Contestado, Amin publicou textos sobre a Guerra do Contestado, participou de debates e hoje é considerado uma das principais referências no resgate desse conflito. Tal referência se expressa, por exemplo, na sua participação na inauguração da exposição Guerra do Contestado: 100 Anos de Memórias e Narrativas, promovida pela Fundação Catarinense de Cultura (FCC) em outubro de 2012.

também a evolução de rodovias federais, como a BR 282 em seu trecho entre Florianópolis e Lages, e construção de novos trechos da BR 470 que desviavam de áreas urbanas.

Convencido da existência de uma identidade catarinense, Peluso Jr relaciona o seu alcance à superação do isolamento entre as regiões, conquistada graças à evolução das estradas: “O isolamento em que vivia a população catarinense acabou em grande parte: estradas modernas facilitam o transporte, permitindo o contato entre todas as regiões do Estado” (Peluso Jr, 1991, p. 276). Amin coloca que a ação do governo estadual na modernização das estradas, até mesmo das rodovias federais, “já materializa a integração física efetiva do território catarinense” (AMIN, 1987, p. 237).

A consolidação de um sistema rodoviário moderno e integrado significava a expansão do capital pelas mais diversas áreas do estado. Não seria esta, de fato, a integração catarinense tão buscada pelos líderes catarinenses?

Ao lado da expansão da telefonia, da informática e da logística, tornando os fluxos econômicos muito mais dinâmicos e integrados, a consolidação de um sistema rodoviário moderno e integrado se concretizava no Brasil e em Santa Catarina. Junto com a ampliação das políticas neoliberais e das novas formas de acumulação de capital, a ideia de integração regional vinculado ao discurso de identidade catarinense – tal como se viu ao longo da história – sofreria grande modificação. Nesse contexto, mais do que procurar a existência “de um tipo único” catarinense, seriam justamente as diferenças que passariam a ser enaltecidas pelos discursos governamentais e a produção teórica de intelectuais.

4.3.2 A emergência do neoliberalismo

Em Santa Catarina as políticas neoliberais vieram acompanhadas de novas concepções de planejamento regional, marcando, dentre outras questões, a busca pela descentralização administrativa - cujas primeiras formulações já aparecem nos planos de governo do início dos anos 1980.

Por um lado, enquanto se propagava a ideologia neoliberal da globalização - com o fim das fronteiras, uma maior integração, mais tecnologia e fluidez dos fluxos - se intensificou a política de

descentralização administrativa. O encolhimento do Estado abria espaço para a “governança”, trazendo para o planejamento regional e urbano a participação da sociedade civil organizada, que significava a participação tanto dos trabalhadores como do empresariado. Ao mesmo tempo, o planejamento antes feito em gabinete por técnicos do Estado seguindo um plano nacional de desenvolvimento voltado para a industrialização, passaria a ser realizado com ênfase no meio ambiente e financiado por organismos internacionais.

Os ideais neoliberais, apesar de não totalmente explícitos, estão presentes nas propostas políticas apresentadas nos Planos de Governo catarinenses, a exemplo da meta de “Internacionalização da Economia Catarinense” do Plano SIM (Governo Kleinübing – 1991 a 1994), que previa viabilizar a entrada de empresas e produtos estrangeiros no Estado. Igualmente, verifica-se um vazio com relação às metas intervencionistas para o desenvolvimento industrial, como foi comum nos planos dos anos de 1960 e 1970 (ROCHA, et al., 2013).

Nesse âmbito, o planejamento em Santa Catarina, após longos anos de busca por sua integração socioeconômica e construção de uma identidade, passaria a enaltecer, justamente no momento em que conquista de fato uma significativa integração rodoviária, as diferenças culturais, indo numa direção oposta a um tipo único catarinense.

Por outro lado, as mudanças dos ideais que norteavam os projetos de desenvolvimento socioeconômico (e agora também ecológicos) não tirariam de cena a velha intenção de supressão das desigualdades regionais, tão apregoada durante o período desenvolvimentista em que reinou o rodoviarismo. Mas a forma encontrada para suprimir a pobreza e a desigualdade regional passaria a ser associada não mais à necessidade de integração física por meio de vias de transportes modernas e integradas, mas sim à descentralização administrativa. Esse ideário passou a ser introduzido já no governo de Jorge Bornhausen em 1979, e culminou com o discurso hegemônico no governo de Luiz Henrique da Silveira em 2003. Inspirado na descentralização administrativa, a partir desse governo houve a implementação das

primeiras 29 secretarias (em 2013 já somavam 36) regionais de desenvolvimento (SDRs)⁴⁸.

Dos anos 1960 pra cá, muitas regiões começaram a estagnar, a perder a força da sua juventude, vítimas de um mesmo fenômeno – a litoralização. Como resultado disso, 57% dos nossos agricultores ganham menos que um salário mínimo, 82% ganham menos que dois salários mínimos. Só nos últimos 10 anos, 200 mil catarinenses adultos abandonaram o campo. Tudo isso ocorreu porque o governo era distante, ausente, inacessível, centralizado e concentrado na capital. Com a descentralização, o governo passou a estar perto, presente, acessível. O objetivo é o reequilíbrio socioeconômico, porque ninguém mora no Estado, ninguém mora na União, todo mundo mora numa cidade (SILVEIRA, 2004).

De fato, aproximar o planejamento e a tomada de decisão da classe trabalhadora é um pressuposto fundamental para a prática democrática. Contudo, quando colocados sob o olhar da história, percebem-se as lacunas presentes ao longo da construção democrática brasileira. Em nível local é que se fazem valer as velhas práticas coercitivas e clientelistas, como a persuasão, o voto do cabresto, a troca de favores, dificultando, ou até mesmo bloqueando, a participação e emancipação da população. Ao mesmo tempo, o abandono de um planejamento inter-regional que englobe as diversas localidades e considere as relações indissociáveis entre as diversas escalas regionais, coloca em risco justamente a supressão de suas desigualdades. A

⁴⁸ As SDRs são formadas por um Conselho de Desenvolvimento Regional (CDR), onde participam os prefeitos, os presidentes das câmaras de vereadores, secretário de desenvolvimento regional e dois representantes da sociedade civil de cada uma das cidades. Além do conselho, há ainda gerências fixas (Saúde; Educação; Infraestrutura; Desenvolvimento Econômico Sustentável, Agricultura e Assistência Social; Trabalho e Habitação) e outras gerências, consultores e assessores que variam em quantidade dependendo da abrangência da secretaria.

ampliação das interações econômicas entre bairros, cidades, estados e países, sobretudo com o avanço dos meios de comunicação em tempos de ampliação da mundialização do capital, coloca cada vez mais a necessidade de planejamento multiescalar. Do mesmo modo, as novas políticas socioeconômicas não vêm alterando de forma substancial a concentração de capital no eixo Grande Florianópolis-Vale do Itajaí – Nordeste Catarinense. Tais questões relacionadas à ineficácia das novas políticas de planejamento que, em teoria, combatem as desigualdades regionais vêm sendo identificadas de diversas maneiras em estudos sobre a implementação da política de descentralização.

A indicação dos diversos cargos pela base governista faz com que haja um direcionamento das decisões segundo os interesses do governo estadual, alimentando relações clientelistas e oferecendo, de fato, pouca autonomia e um insignificante poder de decisão aos representantes da sociedade civil que participam do processo de planejamento (Butzke, et al, 2009; Dallabrida, 2012). Além disso, o recorte bastante reduzido das SDRs vem impedindo a elaboração de projetos intermunicipais e inter-regionais que acabam levando a execução de projetos desintegrados e que servem somente a determinados municípios (Dallabrida, 2012).

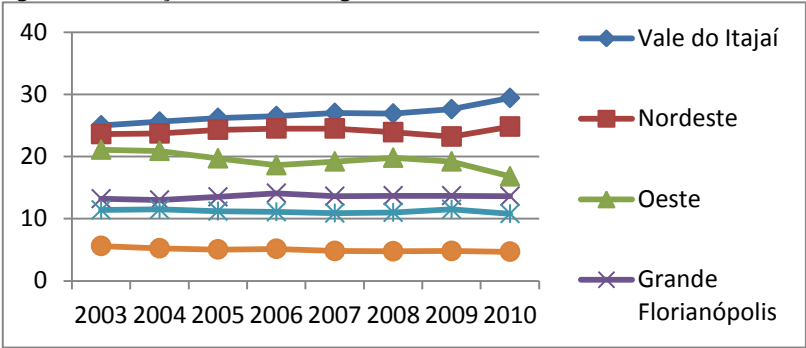
Rodolfo e Teixeira (2011) demonstram que as desigualdades regionais em Santa Catarina vem crescendo mesmo com a criação das SDRs. Desde de 2003, ano de criação das Secretarias de Desenvolvimento Regional, as regiões historicamente dinâmicas – Vale do Itajaí, Oeste e Nordeste catarinense seguem concentrando as riquezas do Estado. Enquanto em 2003 essas três regiões concentravam 69,7% do PIB estadual, em 2010 este valor chegou a 71% (SANTOS e ARUTO, 2013). No Quadro 8 e na Figura 14 é possível verificar a evolução do PIB por região desde a implantação das SDRs

Quadro 8: Porcentagem da participação das regiões catarinenses no total do PIB do estado entre 2003 e 2010.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Vale do Itajaí	25,0	25,6	26,2	26,5	27,0	26,9	27,6	29,4
Nordeste	23,6	23,7	24,3	24,5	24,5	23,9	23,2	24,8
Oeste	21,1	20,9	19,7	18,6	19,2	19,8	19,2	16,8
Grande Florianópolis	13,2	13,0	13,5	14,1	13,6	13,7	13,7	13,6
Sul	11,4	11,5	11,2	11,1	10,9	11,0	11,5	10,8
Serrana	5,61	5,23	5,05	5,15	4,80	4,75	4,80	4,69

Fonte: SANTOS e ARUTO, 2013. Adaptação da autora.

Figura14: Evolução do PIB das regiões catarinenses entre 2003 e 2010



Fonte: SANTOS e ARUTO, 2013. Adaptação da autora.

Vale destacar que a região Oeste segue como a terceira região mais rica do estado. No entanto, nos últimos anos apresentou uma queda na participação do PIB do estado, enquanto a região do Vale do Itajaí vem ampliando sua participação no PIB assim como a Grande Florianópolis.

A desigualdade regional pode ser vista ainda na concentração do PIB nas dez maiores cidades do estado que, de 45,4% em 1999, elas passaram a concentrar 47,1% do PIB em 2008. Muitas cidades situadas nas regiões menos dinâmicas – sobretudo no Planalto Serrano – e que já possuíam uma participação pouco significativa na economia estadual viram-se ainda menos participativas desde que teve início a política de

descentralização. Esse é o caso das SDRs de São Joaquim, Joaçaba, Maravilha. Já as cidades localizadas nas regiões dinâmicas viram sua participação no PIB aumentar após a implantação das SDRs (Florianópolis, Joinville, Jaraguá do Sul) (RODOLFO, et al., 2011).

Os reflexos da crise do capitalismo trouxeram efeitos bastante negativos sobre a capacidade de investimentos públicos, atingindo fortemente as condições de vida dos trabalhadores. Os setores empresariais igualmente retraíram gastos e investimentos, diminuindo a oferta de empregos. As zonas rurais liberavam grandes excedentes populacionais que se dirigiam para os centros regionais, alimentando a urbanização e a demanda por investimentos e despesas sociais. Além disso, os grandes grupos econômicos catarinenses seguiam com forte penetração no poder político, seja ocupando cargos de forma direta, ou financiando candidaturas, ou participando de comissões, conselhos de atuação na elaboração de diretrizes governamentais de importância. Auras (1991) chama a atenção para o fato de que naquele momento havia a participação de Atílio e Victor Fontana (grupo Sadia) na Secretaria de Agricultura, Ingo Zadrosny (grupo Artex) na Secretaria de Planejamento, Ivan Bonato (grupo Perdigão) na Secretaria da Fazenda, Dieter Schmidt (grupo Tupy) na secretaria de indústria e comércio.

A urbanização e industrialização que seguiam com força a partir de 1960 traziam transformações significativas na dinâmica socioeconômica regional catarinense. Ao mesmo tempo, o avanço da integração rodoviária possibilitava a expansão e otimização da circulação do capital pelos rincões mais distantes do estado. Do mesmo modo, facilitaria os processos migratórios, que tornariam mais evidentes as desigualdades regionais que se estruturavam.

No Planalto catarinense a concentração fundiária, o fechamento das serrarias, a proliferação de monoculturas de pinheirais, a baixa modernização da pecuária colocavam os trabalhadores da região em difícil situação. A ausência de perspectivas de trabalho estimulou a emigração de grande contingente populacional do interior para os polos regionais, como Lages, fazendo duplicar a população desse município entre as décadas de 1960 e 1970. O desemprego, a pobreza e a ausência de serviços básicos e políticas sociais fizeram com que os bairros precários se proliferassem pela periferia da cidade e no entorno das indústrias. Novas atividades ligadas à fruticultura e a instalação de indústrias de alimentos passaram a trazer novas perspectivas de trabalho

para a região. No entanto, as difíceis condições de vida fazem com que a região siga registrando um índice bastante elevado de emigração.

A região oeste, com a expansão e modernização das agroindústrias ligadas sobretudo ao processamento de carnes de aves e suínos ampliava sua participação nas exportações catarinenses, cujo escoamento pelo porto de Itajaí motivou a modernização tanto desse porto quanto do eixo BR 282 (trecho Campos Novos - São Miguel D'Oeste) e BR 470. A produção catarinense de carnes e derivados se destaca como uma das maiores de mundo, exportando para diversos continentes e empregando milhares de colonos e operários.

Por outro lado, a população do campo atraída pelos postos de trabalho nas agroindústrias encontrava limitações devido à mecanização cada vez maior do processo produtivo. Além disso, a monopolização das agroindústrias por meio do sistema de integração intensificou a exploração dos trabalhadores rurais, levando muitas famílias a abandonarem a vida no campo. Crescia o excedente de mão de obra ligada ao setor do agropecuário, trabalhadores que acabam marginalizados na periferia das cidades.

O monopólio das agroindústrias sobre a matéria-prima e mão de obra foi conferindo um maior poder de interferência nas decisões governamentais na esfera local e regional (visto, por exemplo, na participação política do fundador da Sadia como vice-governador). Puderam, assim, direcionar as tomadas de decisões, prioridades de investimentos, entre outras resoluções a respeito do planejamento econômico e urbano, para a confluência de seus interesses. Desse modo, a pretensa distribuição de renda ligada ao minifúndio e o trabalho familiar no Oeste ao qual o Estado catarinense tanto divulga, passa a sustentar, na verdade, uma elevada extração de mais-valia e concentração do capital nas agroindústrias.

Na região litorânea a inauguração da BR 101 na década de 1970 serviu de grande impulso para a sua dinamização, contribuindo para a ampliação da integração da capital. A melhoria dos acessos possibilitou a expansão do setor imobiliário e da construção civil, que num primeiro momento se concentraram na capital e municípios próximos e logo se espalharam para o litoral centro-norte (Balneário de Camboriú, Itapema, Bombinhas, etc.) Cresciam e se modernizavam também as atividades administrativas, os setores de comércio e serviços e tecnologia. Essa expansão econômica passou a atrair mão de obra de outras regiões menos dinâmicas do estado, como do Oeste e Planalto.

No entanto, a presença do capital imobiliário e do turismo como forças proeminentes no desenvolvimento econômico e organizadoras do espaço de Florianópolis vem alimentando um discurso hegemônico de algo próximo às cidades-jardins, cercada de belezas naturais que se distanciam dos males vividos nos grandes centros urbanos (POZZO e VIDAL, 2011). Os autores demonstram também que tal idealização de cidade omite não só a exclusão e segregação de classes na cidade, como evidencia a ausência de políticas socioeconômicas inclusivas e que deem fôlego para outras iniciativas, como as indústrias de confecção e eletrônica e microeletrônica. Como resultado da aliança estabelecida entre Estado e capital imobiliário grande parcela da população mais pobre é colocada em condições de vida bastante precárias e que transbordam para os municípios vizinhos. Do mesmo modo, o elevado índice de pessoal empregado na administração e serviços públicos (43% da população em 2004) sinaliza para o forte vínculo de ampla parcela da população com o Estado, cuja trajetória conservadora, clientelista e corporativista de suas políticas pouco contribuem para a disseminação da noção do público aliada à ampliação de direitos coletivos.

No Vale do Itajaí, a elevada densidade de indústrias, a expansão do comércio e serviços, as atividades portuárias estabelecidas na foz do rio Itajaí, e mais recentemente a indústria naval, vem mantendo a região como a mais rica do estado. Esses setores industriais, tanto os mais tradicionais, assim como os mais dinâmicos, vêm nas últimas décadas se projetando no mercado nacional e internacional, e empregam milhares de colonos, trabalhadores e operários.

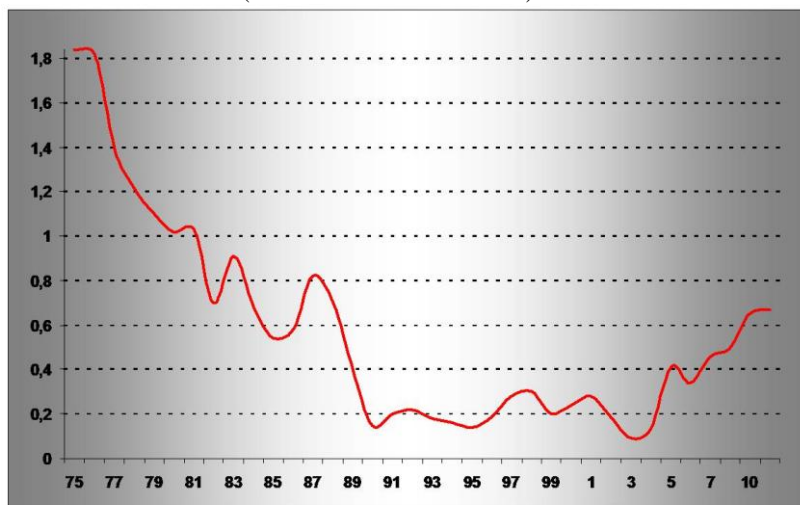
Por outro lado, a dinamização das empresas e suas recentes reestruturações em período neoliberal vêm registrando maior grau de monopolização e intensa espoliação dos trabalhadores, inclusive com repressão e coerção dos sindicatos e movimentos dos operários.

4.4 PAC: retomada do planejamento em sistemas de transportes

A fim de acelerar o crescimento socioeconômico do Brasil o governo federal elaborou e passou a executar o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) em 2007. Constituído por uma série de medidas político-econômicas, o programa tem como o “carro-chefe” o melhoramento e ampliação das redes de transportes, o que vem

garantindo a retomada do planejamento e investimentos em infraestruturas de transporte. Ainda que insuficiente para atender as demandas do país, é possível observar a retomada dos investimentos estatais no setor após longo período de decréscimo (Figura 15).

Figura 15: Evolução dos investimentos estatais em sistemas de transporte entre os anos de 1975 a 2010 (ano de conclusão do PAC I).



Investimentos do Ministério dos Transportes / PIB (%)

Fonte: BRASIL, 2012.

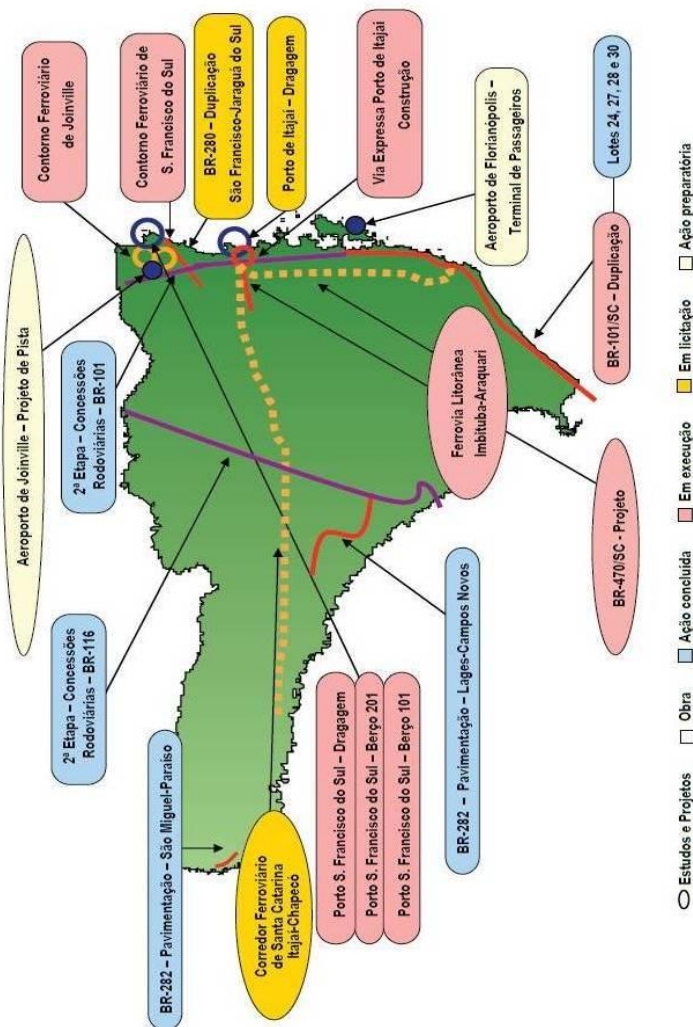
O PAC 1 (em atividade de 2007 a 2010) destinou cerca de R\$ 1,7 bilhão em obras dos setores de logística e transportes em Santa Catarina (68% do valor previsto). 54% desse valor foram destinados a principal obra rodoviária em execução no estado, a duplicação da BR 101. Dentre outras importantes obras destacam-se a conclusão da pavimentação da rodovia da integração catarinense - a BR 282, e importantes obras emergenciais (com destaque para a contenção de encostas, drenagem e recuperação) nos trechos das rodovias que sofreram danos após os desastres provocados pelas chuvas de novembro de 2008⁴⁹. Dentre elas

⁴⁹ As características climáticas combinadas aos demais aspectos físicos (relevo, solo, hidrografia) faz com que o estado catarinense venha enfrentando ao longo da história uma série de adversidades que trazem

destacam-se as rodovias federais BR 280, BR 470, BR 282 e BR 101 (PAC, 2010). Na Figura 16 é possível identificar as obras previstas no programa e o estado de execução em que se encontrava ao final de 2010.

muitos transtornos e prejuízos (chuvas fortes, movimentos de massa, inundações, secas, nevascas, variações bruscas de temperaturas, etc.). Em 2008 foi registrada a maior tragédia de origem climática já registrada no estado. Após três meses de chuvas contínuas ocorreram enchentes e movimentos de massa por diversas partes do estado, atingindo mais de 2 milhões de pessoas, deixando 78 mil desalojados e desabrigados e 135 mortos. Cerca de 23 rodovias estaduais e quatro federais foram danificadas, levando a interdição de trechos por vários dias (ROCHA , BARBOSA e DOLEJAL, 2010).

Figura 16: Mapa das obras do PAC 1 para Santa Catarina



Fonte: PAC, 2010. Adaptação: da autora.

O PAC 2, válido a partir de 2011, que vai até 2014, consiste de um modo geral na continuidade das obras previstas no PAC 1 com a inclusão de pequenas obras. Desse modo, Santa Catarina permanece

aguardando o avanço de obras fundamentais para o desentrate dos principais gargalos, como a duplicação de trechos da rodovia BR 470, da BR 280 e da BR 101, a construção da via expressa do Porto de Itajaí (Navegantes - Itajaí), além da construção de ferrovias e melhoramento dos portos (Figura 17).

Fonte: PAC, 2013.



Apesar da retomada dos investimentos e planejamento dos sistemas de transportes, estes ainda não tem sido suficientes para a reversão da realidade encontrada no estado. A lentidão com que caminham as obras faz com que permaneçam os gargalos. Rodovias saturadas e congestionadas alargam excessivamente o tempo de circulação, há um alto índice de acidentes, má qualidade da pista, contribuindo para a insegurança das estradas e elevação dos custos de transportes. Além disso, a concentração dos recursos e obras nas regiões historicamente de maior dinamismo econômico faz com que as obras que deveriam atender as regiões mais carentes tenham mais dificuldades em se tornar realidade.

As dificuldades de realização das obras de infraestruturas de transportes se associam a uma série de elementos que marcam a conjuntura econômica atual. Destacam-se a permanência de políticas neoliberais, a entrada da China no mercado mundial colocando-a como um dos maiores produtores mundiais e por isso também como um grande consumidor de matérias-primas, a crise econômica que afeta substancialmente os países europeus. As dificuldades de crescimento da indústria brasileira vêm sendo acompanhada, por outro lado, por um amadurecimento do setor agropecuário brasileiro, com destaque para a dinamização da produção de commodities, como a soja, assim como produção petrolífera e sucroalcooleira.

A indústria catarinense sofre em especial com a entrada massiva de produtos estrangeiros, sobretudo chineses. As políticas de proteção e incentivo à indústria nacional empreendidas pelo governo federal vêm sendo bem recebidas pelo empresariado catarinense. “Desoneração da folha, redução da energia recém anunciada, continuidade da queda dos juros e a melhoria do câmbio para as exportações são medidas que a indústria sempre reivindicou”, afirma o presidente da FIESC, Glauco José Corte (KAFRUNI, 2012). Ademais, o avanço das melhorias dos sistemas de transportes do estado é premissa básica para a competitividade dos setores econômicos catarinense em sua inserção no mercado nacional e internacional.

Por outro lado, a ação de operadores logísticos privados tem garantido a otimização das redes de circulação mesmo com os gargalos das infraestruturas de transportes. Essa possibilidade de, através de uma logística bastante complexa e corporativista de circulação, combater a lentidão e os elevados custos dos transportes, possui, no entanto, um limite (SILVEIRA, 2010).

Apesar do crescimento do Partido dos Trabalhadores pelo Brasil e dos sucessivos mandatos, representando, de algum modo, a quebra da longa hegemonia da classe dominante no comando Estatal, o governo federal vem demonstrando grandes dificuldades em construir e executar um projeto de desenvolvimento nacional voltado à classe trabalhadora, com dinamização econômica, geração empregos e distribuição de renda.

Nesse sentido, em uma nação capitalista periférica marcada pela trajetória de uma revolução passiva, torna-se difícil, ou ainda mais desafiador, a construção de um Estado baseado em garantia de direitos, supressão das desigualdades regionais e aumento progressivo da qualidade de vida, que dificultam a execução do plano de obras a serem realizadas pelo PAC, assim como o cumprimento das políticas públicas que regem as concessões, licitações, entre outras. Esta situação faz com que muitos dos projetos do PAC que ganham maior fôlego para sair do papel sejam aqueles que atendem os interesses do capital internacional e do agronegócio⁵⁰.

O atrelamento das empresas com as instituições estatais (como agências reguladoras, DNIT, DEINFRA, etc.) reflete na falta de rigorosidade do Estado em garantir o cumprimento dos contratos, punindo as empresas e agindo mais enfaticamente em relação às suas práticas inadequadas. Há, por um lado, uma dificuldade do empresariado brasileiro (burguesia industrial) em assumir o comando das políticas socioeconômicas e financeiras, deixando de lado as amarras com o passado que os associam aos ruralistas focados em produção de commodities, e, de outro, os conservadores neoliberais atrelados ao capital financeiro internacional.

De fato, falar da necessidade de mais legislação, mais fiscalização, enfim de mais presença estatal, pode parecer um tanto contraditório se considerarmos o Estado apenas instrumento de dominação das classes dominantes. Mas, por outro lado, o direcionamento das políticas do governo federal desde 2003 vem demonstrando ser uma descontinuidade histórica ao revitalizar e ampliar as instituições e empresas estatais e comprometer-se, até certo ponto, com os interesses da classe trabalhadora. A ampliação e criação de

⁵⁰ No entendimento da economia brasileira como um todo, não se trata de prejudicar o setor do agronegócio. Contudo, a necessidade de dinamização da indústria nacional de maior complexidade tecnológica é premissa básica para a soberania nacional, geração de empregos e riquezas para o país.

políticas econômicas de interesse social voltadas para as classes populares são vistas, por exemplo, em projetos como o Bolsa Família e Minha Casa minha Vida, além do aumento real do salário mínimo e do poder de compra, etc., levando a uma ampliação histórica da massa de trabalhadores brasileiros.

Em uma sociedade capitalista a ação do Estado em investimentos e intervenção na economia é limitada, tendo em vista a própria natureza das relações de classe (sobretudo com as implantações das políticas neoliberais). Desse modo, o aprimoramento das condições institucionais, jurídicas e econômicas de cunho estatal suficiente para despertar o interesse do capital privado para investimentos nas infraestruturas de transporte tornou-se uma necessidade. Este conjunto de medidas que visam direcionar recursos ociosos para os setores estrangulados da economia, está presente ao longo da história socioeconômica do Brasil, como enfatizado na obra de I. Rangel. Enquadra-se em um planejamento socioeconômico nacional para sua reordenação e regulação. Por outro lado, como destacado pelo pensador, tais medidas devem ocorrer com base em um projeto nacional de desenvolvimento que pressupõe, em última instância, o amadurecimento do sistema financeiro-monetário nacional, de modo que dinamize a

necessidade imperativa de engendrar demanda da capacidade ociosa acumulada em importantes elementos constitutivos do Departamento I da economia brasileira, no ato de suprir recursos para o rompimento dos pontos de estrangulamento da área dos grandes serviços de utilidade pública (RANGEL, 2005, p. 549).

A eficiência dos órgãos públicos é, sem dúvida, de fundamental importância. No entanto, a crítica pode conduzir perigosamente para um viés neoliberal⁵¹ ao negar-se o papel estratégico do Estado. Não se deve

⁵¹ O capitalismo neoliberal “dispensa e rejeita a presença estatal não só no mercado, mas também nas políticas sociais, de sorte que a privatização tanto de empresas quanto de serviços públicos também tornou-se estrutural. Disso resulta que a ideia de direitos sociais como pressuposto e garantia dos direitos civis ou políticos tende a desaparecer, porque o que era um direito converte-se num serviço privado regulado pelo mercado e,

perder de vista que a reestruturação física, administrativa, e técnica dos setores públicos ligados aos sistemas de transportes que vem tentando reverter o quadro de degradação e sucateamento são recentes (quadro este que é fruto, justamente, das políticas de desmantelamento do Estado empreendidas durante a implantação do neoliberalismo no Brasil).

O avanço das obras de infraestruturas pelo país de modo que atenda as mais variadas demandas socioeconômicas (desde os investimentos sociais às despesas sociais) com respeito ao bem público e cumprimento das normas conferidas pelo Estado poderá ocorrer a partir de uma progressiva subjugação dos interesses privados aos interesses coletivos (constituindo direitos), possível a partir da participação e organização popular, de uma sociedade civil organizada e ligada aos interesses populares nacionais.

portanto, torna-se uma mercadoria a que têm acesso apenas os que têm poder aquisitivo para adquiri-la” (CHAUÍ, 1997).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O interesse pela integração regional catarinense trouxe a necessidade de uma aproximação de processos econômicos e políticos construídos ao longo da história. Ao mesmo tempo, as leituras das bibliografias que se dedicam ao tema da integração e do desenvolvimento regional em Santa Catarina demonstram a construção de todo um aparato ideológico interpretativo ligado à hegemonia das classes dominantes, contribuindo, desse modo, para a reprodução da dominação e coerção das camadas subalternas. Nesse sentido, apoiado no materialismo histórico e na dialética, buscou-se para a compreensão do tema da integração regional catarinense aspectos que, de fato, atinjam a essência dos processos socioeconômicos e suas significações, contribuindo para uma visão mais crítica da realidade.

O desenvolvimento regional catarinense apresentou-se ao longo da história de tal modo que se constituíram regiões relativamente independentes, com especializações econômicas e comerciais, diferenças étnicas, culturais e sociais. Tudo isso teve como grande contribuinte o próprio quadro natural, que desde o início favorecia à dispersão. Nesse sentido, a espacialização de diferentes manifestações humanas sobre o território colocava-se desde a gênese das formações sociais em Santa Catarina.

O processo de desenvolvimento econômico-regional foi evidenciando diferenças nas relações de produção, onde a herança colonial e suas relações de trabalho e propriedade, tal como se viu em áreas do Planalto, nem sempre predominaram em todas as regiões. Houve ainda o aparecimento de relações de trabalho relativamente mais livres e independentes, mais notadamente nas áreas de pequena produção mercantil, como no Vale do Itajaí, Nordeste e Oeste. A construção de uma unidade política entre essas regiões distintas colocava na ordem das coisas a problemática da integração, tendo em vista os ritmos distintos com que cada uma se colocava no processo de transição para o capitalismo.

Nas formações sociais que se firmavam nas áreas de pequena produção mercantil e no Planalto, tanto o desenvolvimento das atividades produtivas e comerciais quanto a necessidade de integração política, colocavam de imediato a necessidade de integração territorial.

Nesse sentido, as vias terrestres – em especial as estradas transversais, como a BR 282 e BR 470 – foram adquirindo grande importância para a integração e para a vida social como um todo. Em Santa Catarina, tratar da problemática da integração regional, é também tratar da evolução do sistema viário e toda significação a eles atribuídos.

A construção da ideologia do rodoviarismo teve início já no final do século XIX, mas encontrou condições socioeconômicas plenas para sua afirmação na fase da industrialização nacional, colocando-se como um dos pilares do desenvolvimentismo brasileiro. Fundado no exclusivismo rodoviário, na ação centralizadora do Estado e nas ideias de desenvolvimento, o rodoviarismo pouco contribuiu para a supressão das desigualdades regionais que já vinham se constituindo desde o período colonial, tendo em vista a via conservadora tomada para o capitalismo brasileiro.

Outros temas condizentes com a questão da integração, como a identidade catarinense e a fraca força econômica e polarizadora da capital Florianópolis, também se vincularam à noção do rodoviarismo. Pode-se dizer que a identidade catarinense, a qual tantos intelectuais se dedicaram a identificar ou a buscar sua formulação a partir da integração territorial, tenha ocorrido, só que de um ponto de vista perverso: a consolidação de um sistema rodoviário integrado possibilitou a expansão e hegemonia do capital, cuja marca conservadora tem significado a reprodução da pobreza nas periferias e altos níveis de expropriação dos habitantes das mais “distantes” e “remotas” áreas, independentemente de sua cultura ou origem étnica.

Assim como o desenvolvimento econômico-regional, a ligação supraestrutural entre os blocos de poder passa pela problemática da integração catarinense. O alto nível de conservadorismo com que transitou o capitalismo em Santa Catarina se faz notar na forte presença de cargos políticos e administrativos ocupados por empresários e herdeiros do tradicionalismo ou, quando isto não se fez viável, por figuras que representam interesses particulares do bloco hegemônico. Desse modo, qualquer projeto que se dispusesse a motivar concretamente um desenvolvimento socioeconômico distributivo e voltado à supressão das desigualdades, mas que não alterasse tal estrutura aparecia, obviamente, inviável.

Junto às questões econômicas que se sucederam e que dificultaram a posição de Florianópolis como uma cidade centralizadora e com força industrial, há que se considerar a continuidade de estratos

sociais pretéritos. Como sugere A. Gramsci, um dos indícios mais relevantes de “elementos economicamente passivos em seu sentido social” se apresentam nos “aglomerados urbanos sem indústria” (GRAMSCI, 2011, p. 33). A herança do tradicionalismo no desenvolvimento capitalista fez permanecer camadas sem função produtiva no seio da sociedade e que acabam funcionando como “verdadeiros parasitas”. Passaram a viver de rendas, poupanças, aluguéis de imóveis, e a recheiar a administração Estatal e serviços coletivos associados por um exército de funcionários a serviço de interesses corporativistas. A essa “capa de chumbo”, tal como funciona esse “acúmulo de sedimentações passivas” (GRAMSCI, 2011, p. 38) e que resiste à assimilação de relações sociais mais modernas, pôde aliar-se com facilidade ao capital imobiliário e especulativo na região.

Fruto da transição e consolidação “por cima” do capitalismo, o desenvolvimento econômico-regional em Santa Catarina se fez com base na exploração de grande parcela de suas populações autóctones, agrícolas, artesãos, pequenos comerciantes e toda uma camada de expropriados que tiveram como uma de suas expressões de luta mais notórias a Guerra do Contestado. Com o tempo foram também se diversificando e assimilando funções mais modernas, como nas fábricas têxteis do Vale do Itajaí, nas agroindústrias do Oeste, trabalhadores urbanos e informais, mas que foram também adquirindo consciência de si e organizando-se. A invisibilidade, a distorção ou a assimilação via clientelismo, paternalismo e assistencialismo com que as pautas populares foram sendo colocadas ao longo da construção histórica da hegemonia do bloco dominante contribuíram, estas sim, para a ausência de integração e unidade em Santa Catarina.

Os novos projetos de alavancamento da economia brasileira vinculados à indústria dos transportes e todas as possibilidades de efeito multiplicadores que dela decorrem retoma, de certo modo, ao desenvolvimentismo dos anos 1960, 1970. Contudo, ao pensarmos nas formas de pensamento correspondes àquele desenvolvimentismo, talvez seja possível falar de uma forma qualquer de inflexão. O fato de já haver se estruturado a integração do território por meio de um sistema rodoviário dificulta a sustentação de possíveis contribuições no combate às desigualdades regionais (apesar de ainda estar presente no imaginário social do catarinense – e do brasileiro – a relação de obras em estradas e desenvolvimento). Nesse sentido, em períodos de hegemonia do pensamento neoliberal, o governo catarinense tem promovido um

rearranjo ideológico, colocando na ordem do dia a descentralização administrativa como o grande mecanismo de combate à desigualdade regional. No entanto, o acirramento da desigualdade, da pobreza nas periferias, do êxodo rural, assim como a intensa concentração do poder nos partidos governistas e seus aliados, revela, objetivamente, que a descentralização tem funcionado, em alguma medida, como uma forma superior de dominação e coerção.

Fruto das contradições do próprio capitalismo, os entraves no desenvolvimento das forças produtivas gerados pela contínua expropriação da ampla maioria, concentração de riquezas nas mãos de grupos seletos, privilegiando-se interesses particulares em detrimento dos coletivos, torna-se iminente a discussão sobre as formas de socialização, assim como dos mecanismos que possibilitem reflexões e proposições condizentes com os interesses populares.

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri. **Eixos de Articulação Territorial e Sustentabilidade do Desenvolvimento no Brasil**. 10. ed. Rio de Janeiro: Fase, 2001.
- ANDERSON, Perry. **Balanço do neoliberalismo**. In SADER, Emir & GENTILI, Pablo (orgs.) Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.
- ANDRADE, Maria Antonia Alonso de. **Clientelismo e maquina estatal nas eleições de 1982**. João Pessoa: Ed. Universitaria, UFPb, 1986. 96p.
- ASFALTO na BR-282: Aumento de veículos. Correio Lageano. Lages, 18 jun. 2008. Disponível em:
<http://correiolageano.com.br/htmNoticia.php?id=10905&c=9>. Acesso em: out/2010.
- AURAS, Marli. **Poder Oligárquico Catarinense: da Guerra aos "Fanáticos" do Contestado a "Opção pelos Pequenos"**. 1991. 416f Tese (Doutorado) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
- BARBOSA, Aurora M^a. Putton. **Integração regional de Santa Catarina: A Rodovia BR 282**. (Monografia). Universidade do Estado de Santa Catarina, 2010.
- _____. As infraestruturas de transporte e a dinâmica regional de Florianópolis – SC. In: DIAS, Vera L. Nehls e PET Geografia UDESC (orgs.). **Cadernos do Observatório Geográfico da Grande Florianópolis do PET Geografia UDESC**. Florianópolis: Ed. Insular, 2011. p. 405-419.

_____. Os (des)caminhos do sistema rodoviário catarinense: da implantação à retomada dos investimentos. In: **Anais do X Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia** – Geografias, políticas públicas e dinâmicas territoriais. ENANPEGE: Campinas, 2013.

BASTOS, Cleones V. C. **Panorama Infra-estrutural de Santa Catarina**. 1970

BASTOS, J. M. Urbanização, comércio e pequena produção mercantil pesqueira na Ilha de Santa Catarina. In LINS Hoyedo; MESSIAS, José; CHEREM, Rosângela; SANTOS, Maurício. (Orgs). **Ensaio sobre a Ilha de Santa Catarina**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 2000.

BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. **Plano Rodoviário Nacional**. Rio de Janeiro: DNER, 1944.

BRASIL, Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre. **Breve Histórico Sobre a Evolução do Planejamento Nacional de Transportes**. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/planejamento-e-pesquisa/historico-do-planejamento-de-transportes>. Acesso em: fev/2013

BRASIL, Ministério dos Transportes. Rodovia Federal BR 282. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/3-loc-rodo/loc-rodo/br-282/gbr-282.htm>. Acesso em: março/2013

_____. Rodovia Federal BR 470. Disponível em: <http://www2.transportes.gov.br/bit/02-rodo/3-loc-rodo/loc-rodo/br-282/gbr-282.htm>. Acesso em: março/2013

BRASILEIRO, Anísio. **Transportes no Brasil: história e reflexões**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

BUTZKE, L.; THEIS, I. M.; GOULARTI, J. G. Qual “Desenvolvimento territorial sustentável” para Santa Catarina? As Secretarias de Desenvolvimento Regional em questão. In: **Anais do Encontro de Economia Catarinense**. APEC, Blumenau, 2009.

CAMPOS, Nazareno José de. Santa Catarina: Tropas e Tropeiros no Trajeto Litoral-Planalto Visto Através dos Relatórios dos Presidentes da Província. In: **Bom Jesus na rota do tropeirismo no Cone-Sul**. Porto Alegre, Edições EST, 2004.

CHAUÍ, Marilena. Uma nova classe trabalhadora. In: SADER, Emir (org.) **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. São Paulo: Editoras Boitempo e Flasco Brasil, 2013.

CHOLLEY, André. **Observações Sobre Alguns Pontos de Vista Geográficos**. Boletim Geográfico, nº 179 e 180. CNG: Rio de Janeiro, 1964.

CORREIA, Carlos Humberto. **Os governantes de Santa Catarina 1739-1982: notas biográficas**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1983.

COSTA, Licurgo. **O continente das Lagens: sua história e influência no sertão da terra firme**. Florianópolis, SC: Fundação Catarinense de Cultura, 1982. Vol. 1

COUTINHO, Carlos Nelson. **Gramsci, um estudo sobre seu pensamento político**. Nova ed. ampl. Rio de Janeiro (RJ): Civilização Brasileira, 1999.

DALLABRIDA, V. R. A Administração se descentraliza, o poder nem tanto! Considerações e percepções sobre experiências de descentralização político-administrativa no Brasil. In: **Anais da Red Iberoamericana de Pesquisadores sobre Globalización y Territorio (RII)**, Belo Horizonte, 2012. Disponível em: <http://www.unc.br/mestrado/docs/Artigo-ADMINISTRACAO-SE-DESCENTRALIZA-RII.pdf>. Acesso em: setembro/2013.

DEGC (Departamento Estadual de Geografia e Cartografia). **Mapa geral do Estado de Santa Catarina**. Florianópolis, 1955. Escala: 1:2.000.000.

DEINFRA. **Mapa Rodoviário do Estado de Santa Catarina**. Florianópolis, 2008. Escala: 1:150.000

DER (Departamento de Estradas de Rodagem). **Mapa rodoviário estadual**. Florianópolis, 1964. Escala: 1:800.000.

_____. **Estado de Santa Catarina**. Florianópolis, 1971. Escala: 1:2.000.000.

_____. **Mapa rodoviário do estado de Santa Catarina** Florianópolis, 1975. Escala: 1:750.000.

_____. **Mapa rodoviário do estado de Santa Catarina** Florianópolis, 1994. Escala: 1:1.000.000.

_____. **Rodovia BR 282**. Secretaria de estado de transportes e obras. Abr/2001.

DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem). **Mapa rodoviário região sul**. Florianópolis, 1968. Escala: 1:500.000.

DOBB, M. A. **Evolução do Capitalismo**. 9 ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987

ESPÍNDOLA, C. J. **As agroindústrias no Brasil**: o caso Sadia. Chapecó: Grifos, 1999.

FESSC - Fundação Educacional do Sul de Santa Catarina. **A BR 475, exigência do desenvolvimento catarinense**. Tubarão: Clubes de Serviço Tubarão e Lages, 1970.

FICKER, Carlos. **São Bento do Sul**: subsídios para sua história, 1ª parte. Joinville [SC]: Impressora Ipiranga, 1973.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Vargas: o capitalismo em construção**, 1906-1954. São Paulo (SP): Brasiliense, 1989

GAPLAN. **Atlas de Santa Catarina**. Aerofoto Cruzeiro, Rio de Janeiro, 1986.

GORDINHO, Margarida C. (Org.) **Transportes no Brasil**: A opção rodoviária, São Paulo, Marca D'Água, 2003.

GOULARTI FILHO, Alcides. **O planejamento estadual em Santa Catarina de 1955 a 2002.** *Ensaios FEE*, Porto Alegre, vol. 26, nº 1, pp. 627-660, jun 2005. Disponível em: <http://www.fee.tche.br/sitefee/pt/content/publicacoes/pg_revistas_ensaios.php>. Acesso em: 14 de junho de 2011.

GRAMSCI, Antonio. **A questão meridional**, (Orgs.) Felice, Franco de, Parlato, V., Ed. Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1987.

_____. **Concepção Dialética da História.** Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 1995.

_____. **Cadernos do Cárcere, vol. 2, caderno 12.** Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2010.

_____. **Americanismo e Fordismo.** São Paulo (SP): Hedra, 2011.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2006.

HÜBENER, Laura Machado. **O comércio da cidade do Desterro no século XIX.** Florianópolis, SC: Ed. da UFSC, 1981.

HÜBENER, Laura Machado; BARRETO, Maria Therezinha Sobierajski. **Caminhos de Santa Catarina na visão dos viajantes estrangeiros.** Florianópolis: UFSC, 1990.

IBGE. **Geografia do Brasil.** Grande Região Sul. Vol IV Tomo II. Rio de Janeiro: IBGE, 1968.

INSTITUTO Histórico, Geográfico e Genealógico de Itapeva (IHGGI). **Mapa das principais rotas tropeiras**. Disponível em: [http://www.ihggi.org.br/pag.php?pag=rotasdos tropeiros](http://www.ihggi.org.br/pag.php?pag=rotasdos%20tropeiros). Acessado em: set/2010.

LENIN, V. I. **O Programa Agrário da social democracia na primeira revolução Russa de 1905 – 1907** Rio de Janeiro: Ed. Vitória, 1954.

LUKÁCS, Georg. **Sociologia**. José Paulo Cunha (org.) São Paulo: Ática, 1981.

MAMIGONIAN, Armen. **Brusque**: estudo de Geografia Urbana e Econômica. Rio de Janeiro: Boletim Carioca de Geografia, 1960.

_____. Vida regional em Santa Catarina. **Orientação**, IGEO/USP, set. 1966.

_____. Indústria. In: **Atlas de Santa Catarina**. Florianópolis: GAPLAN, 1986. p. 104-106.

_____. As conquistas marítimas portuguesas e a incorporação do litoral de Santa Catarina. ANDRADE, M. C. de, FERNANDES, E. S., CAVALCANTI, S. M. (orgs). **O mundo que o português criou**: Brasil: século XVI. Recife: CNPq/Fjn, 1998.

_____. Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço. **Geosul**, Florianópolis, v.14, n.28, jul./dez. 1999.

_____. **A Escola Francesa de Geografia e o Papel de A. Choley**. Florianópolis: Cadernos Geográficos, n. 06, maio 2003.

_____. **Estudos de geografia econômica e de história do pensamento geográfico.** Tese (Livre Docência). São Paulo: FFLCH/USP, 2005.

MARINHO, Pedro E. M. de Monteiro. **Oriente ou “ocidente tardio”? As contribuições gramscianas para a historiografia concernente ao Brasil do final do século XIX.** Disponível em: http://www.nufipeuff.org/seminario_gramsci_e_os_movimentos_populares/trabalhos/Pedro_Eduardo_Mesquita_de_Monteiro_Marinho.pdf Acesso em: abril/2012.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política.** 3ª edição, São Paulo (SP): Martins Fontes, 2003.

_____. **Grundrisse.** 1ª edição, São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. **O Capital.** Livro segundo, Vol. III. 13ª edição, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

MUNARIM, A. **A práxis dos movimentos sociais na região de Lages.** Universidade Federal de Santa Catarina (Dissertação mestrado), Florianópolis, 1990.

O'CONNOR, James. **USA: a crise fiscal do Estado capitalista.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

OLIVEIRA, Carlos Gomes de. **Integração: estudos sociais e históricos:** Joinville, Santa Catarina, Brasil. Florianópolis: Canarinho, 1984.

PAULA, Dilma Andrade de. **Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil**. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, V. 3, N. 2, p. 142-156, jul/dez 2010

PELUSO Jr., Victor A. Mudança da capital do estado. In: **Boletim Geográfico**. nº1, DEGC: Florianópolis, janeiro de 1947.

_____. A estrada de rodagem de Florianópolis ao Peperí-Guaçu. In: **Boletim Geográfico**. nº 3 ano 2. DEGC: Florianópolis, janeiro de 1948.

_____. **O relêvo do Estado de Sta Catarina**. Florianópolis: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.

_____. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. 1ª ed. Florianópolis: FCC Ed./Ed. da UFSC, 1991.

_____. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. Da UFSC, 1991.

POZZO, Renata Rogowski, VIDAL, Leandro Moraes. A cidade contra a Ilha: Aspectos da urbanização contemporânea em Florianópolis In: DIAS, Vera L. Nehls e PET Geografia UDESC (orgs.) **Cadernos do Observatório Geográfico da Grande Florianópolis do PET Geografia UDESC**. Florianópolis: Ed. Insular, 2011.

QUANDT, Olavo Raul. **Peabiru**: o caminho velho. Joinville: Letra D'água, 2003.

QUEIROZ, Mauricio Vinhas de. **Messianismo e conflito social : a guerra sertaneja do Contestado, 1912-1916**. 3. ed. São Paulo (SP): Ática, 1981.

QUEIROZ, M. **BR 282: Um sonho de 200 anos**. Disponível em: <http://www.santacatarina24horas.com/opiniao-por-mauro-queiroz/br-282-um-sonho-de-200-anos-10547.html>. Acesso em: abril/2011.

PELUSO Jr., Victor A. **O relêvo do Estado de Sta Catarina**. Florianópolis: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.

_____. **Aspectos geográficos de Santa Catarina**. 1ª ed. Florianópolis: FCC Ed./Ed. da UFSC, 1991.

_____. **Estudos de geografia urbana de Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. da UFSC, 1991.

PEREIRA, Raquel M. Fontes do Amaral. A gênese da formação social brasileira. Andrade, M. C. de, Fernandes, E. S., Cavalcanti, S. M. (orgs). **O mundo que o português criou: Brasil: século XVI**. Recife: CNPq/Fjn, 1998.

RANGEL, Ignácio. **Intermediação Financeira e Crise**. Ensaios FEE, Porto Alegre, 1985.

_____. **Obras Reunidas** (vol. 1 e 2). Rio de Janeiro: Contraponto, 2005.

REIS, Sara R. P. dos; OLIVEIRA, Sandra R. R. e; KLUG, João. **Carl Hoepcke: a marca de um pioneiro**. Florianópolis, SC: Insular, 1999.

REITZ, Raulino; BESEN, Jose Artulino. **Santa Barbara: primeiro núcleo da colonização alemã em Santa Catarina.** Florianópolis, SC: Ed. da UFSC, 1992.

RIZZO, Paulo Marcos Borges. **Do urbanismo ao planejamento urbano: utopia e ideologia: O caso de Florianópolis, 1950 a 1990.** Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina. Centro de Ciências Humanas, 1993

ROCHA, Isa de Oliveira, BARBOSA, Aurora Maria Putton, DOLEJAL, Natan. Highways and natural catastrophes in Santa Catarina (Brazil) In: **12th World Conference on Transport Research 2010.** Lisboa: World Conference on Transport Research Society - WCTRS, 2010. p.1 – 21.

ROCHA, Isa de O.; BARBOSA, A. M. P.; CABRAL, E. Notas sobre a infra-estrutura de transportes terrestres - rodoviário e ferroviário - de Santa Catarina (Brasil). In: **Anais do 12 Encuentro de Geógrafos de América Latina** - Caminando en una América Latina en Transformacion. Montevideo: EGAL, 2009.

RODOLFO, Fabiano, TEIXEIRA, Felipe W. Santa Catarina: Desigualdades Regionais no contexto da política de descentralização. In: **V Encontro de Economia Catarinense** - Crescimento e sustentabilidade. Florianópolis, 2011.

SANCHES, D. **Off -road em São José do Cerrito.** Disponível em: [http://deborasanches.multiply.com/journal/item/5/Off - road em Sao Jose do Cerrito](http://deborasanches.multiply.com/journal/item/5/Off_-_road_em_Sao_Jose_do_Cerrito). Acesso em: abril/2012.

SANTA CATARINA. Presidente do Congresso (Coronel Antonio Pereira da Silva e Oliveira). **Relatório** ao vice-governador Vidal José de Oliveira Ramos Junior. 05 de março de 1905.

SANTA CATARINA. Governador de Santa Catarina (Hecflío Luz). **Mensagem** ao congresso representativo. 22 de julho de 1920.

SANTA CATARINA. Governador de Santa Catarina (Cel. Raulino Julio Adolpho Horn). **Mensagem** ao congresso representativo. 16 de agosto de 1922.

SANTA CATARINA. Governador de Santa Catarina (Cel. Antônio Vicente Bulcão Vianna). **Mensagem** ao congresso representativo. 21 de agosto de 1926.

SANTA CATARINA. Governador de Santa Catarina (Adolpho Konder). **Mensagem** ao congresso representativo. 22 de julho de 1927.

SANTA CATARINA. Governador de Santa Catarina (Adolpho Konder). **Mensagem** ao congresso representativo. 29 de julho de 1928.

SANTA CATARINA. Governador de Santa Catarina (Nereu de Oliveira Ramos). **Mensagem** à assembleia legislativa. 16 de julho de 1936.

SANTA CATARINA. Governador, (Irineu Bornhausen). **Plano de obras e equipamentos**. Florianópolis: [s.n.], 1954

SANTA CATARINA. Governador, (Ivo Silveira). **Mensagem à Assembleia Legislativa**. Florianópolis, SC: Imprensa Oficial, 1969.

SANTA CATARINA. **A industrialização catarinense**. (documentação da biblioteca particular do ex-diretor do DER Eng. Antônio Carlos Werner). Florianópolis, 1973.

SANTA CATARINA. Governador, (Colombo Salles). **Mensagem à Assembleia Legislativa**. Florianópolis, SC: Imprensa Oficial, 1974.

SANTA CATARINA. Governador, (Jorge Konder Bornhausen). **Mensagem à Assembleia Legislativa**. Florianópolis, SC: Imprensa Oficial, 1979.

SANTA CATARINA. Governador (1983-1987: Esperidião Amin). **Resposta a Carta dos catarinenses**. Florianópolis, SC: Gabinete de Planejamento e Coordenação Geral, 1987.

SANTOS, Leandro dos, ARUTO, Pietro Caldeirini. **Boletim Regional do Mercado de Trabalho**. Mesorregiões do Vale do Itajaí,

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo: AGB, 1977.

_____. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 2. ed. São Paulo (SP): HUCITEC, 1980.

SERPA, Élio C. A Identidade catarinense nos discursos do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina. **Revista de Ciências Humanas [Florianópolis]**, Florianópolis, v. 14, n. 20 , p. 63-79, out. 1996.

SCHMITZ, Sérgio. **Planejamento estadual: a experiência catarinense com o Plano de Metas do Governo — PLAMEG — 1961-1965**. Florianópolis: Ed. da UFSC/FESC/UDESC, 1985.

SILVA, Osmar Romão da. Rotas Pioneiras de Santa Catarina. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, v.3, out/dez, 1941.

SILVA, Zedar Perfeito da. **O Vale do Itajaí**: documentário da vida rural nº 6. Ministério da Agricultura: Rio de Janeiro, 1954.

SILVA, Célia Maria e. **Ganchos/SC : ascensão e decadência da pequena produção mercantil pesqueira**. Florianópolis, SC: Ed. da UFSC: Ed. da UFSC, 1992.

SILVA, Elizabeth Farias da. **O fracasso da oposição no poder Lages: 1972-1982**. Florianópolis: Letras Contemporâneas, 1994.

SILVA, Marcos Aurélio. As origens da burguesia industrial e o tipo de evolução capitalista do nordeste catarinense (uma nota crítica). **Geosul**. v.12, n. 28, p. 101 – 111, Florianópolis, jul./dez. 1999.

_____. O processo de industrialização do sul do Brasil. **Cadernos Geográficos**. n. 15. Florianópolis: Depto de Geociências/CFH/UFSC, mai/2006.

SILVEIRA, Luiz Henrique. **Mensagem do governador de Santa Catarina à Assembléia Legislativa**. [Florianópolis]: [s.n.], 2004.

SILVEIRA, Márcio. A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil. (Tese Doutorado). Presidente Prudente (SP), 2003.

_____. Reestruturação dos Sistemas de Movimento e da Logística e seus Impactos Regionais e Urbanos no Território Paulista. **Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona, Vol. XIV, núm. 331 (23), 2010. Disponível em:

<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-23.htm>. Acesso em: mar/2013.

_____. Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas. In: **Circulação, Transportes e Logística: diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras expressões, 2011.

SOUZA, J. P. **O plano diretor de 1952-1955 e as repercussões na estruturação urbana de Florianópolis**. (dissertação de mestrado). Universidade Federal de Santa Catarina, 2010.

THOMÉ, Nilson. **Disputas por limites e Coronelismo no Contestado**. Disponível em: <http://nilson-historia.blogspot.com.br/2009/02/disputas-por-limites-e-coronelismo-no.html>. Acesso em: fev/2012.

_____. **A política no Contestado: do curral da fazenda ao pátio da fábrica**. Caçador, SC: Fundação Universidade do Contestado, 2002.

UFSC (UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA). **Análise da pesquisa para formulação de alternativas de desenvolvimento urbano para o estado de Santa Catarina: SUDESUL/SERFHAU, 1974 (CONFERIR NA BU)**

VIANNA, L. Werneck. **A Revolução Passiva: Iberismo e Americanismo no Brasil**. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Revan, 2004.

VIEIRA, Mª Graciana E. de D. V. e PEREIRA, Raquel Mª F. do A. P. Latifúndio Pastoril e Pequena Produção Mercantil Subtropical. Versão revisada da originalmente publicada In: **Geografia econômica – Anais de Geografia Econômica e Social**. Florianópolis, UFSC:DGC, Abril de 2009

WAIBEL, Leo. **Capítulos de geografia tropical e do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE/CNG, 1958.

WERNER, Antônio Carlos. Documentos biblioteca pessoal. Florianópolis, 1977.

WERNER, Antônio Carlos; JOCHEM, Toni Vidal (org.). **Caminhos da Integração Catarinense: do Caminho das Tropas à rodovia BR 282** (Florianópolis – Lages). Florianópolis: Ed. Do Autor, 2004.